This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

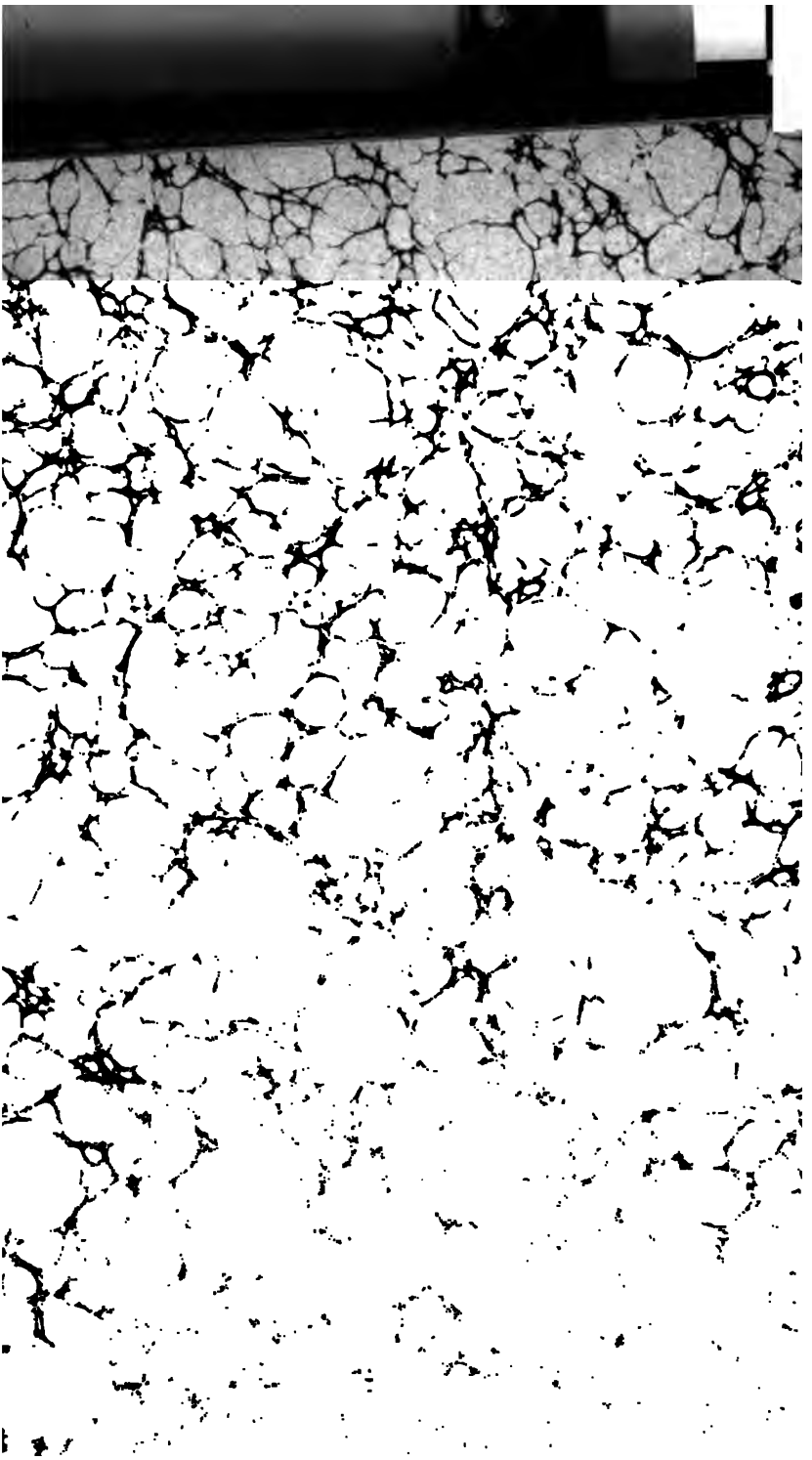
+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

1817
SCIENTIA
VERITAS
OF THE
TY OF MICHIGAN
TUEBOR
SPORTATION
IBRARY



Library
HE
2973
1871
R A. 8
Bat. 127-769

Herrn Theodor C

mit freundschaftl

von John A. D

Lima 22 Juni 1874.

Peru. Laws, statutes, etc.

LOS FERROCARRILES DEL PERU.

COLECCION

DE

LEYES, DECRETOS, CONTRATOS

Y DEMAS DOCUMENTOS RELATIVOS A LOS FERROCARRILES DEL PERU.

HECHA DE ORDEN

DE

D. ENRIQUE MEIGGS.

TRANSPORTATION

LIMA.

IMPRENTA DEL ESTADO CALLE DE LA RIFA NUM. 58.

1871.

[redacted]

Grafton
10-19-33

Sr. D. Enrique Meiggs.

Muy señor mio:

Tengo el honor de remitir á U. la Coleccion d
Decretos y demas documentos relativos á los ferr
del Perú, que U. tuvo la bondad de encomendarme.

He procurado hacerla tan completa como es posil
los documentos que faltaren, si alguno falta, y los nu
fueren apareciendo, pueden agregarse á la Colecci
forma lo permite.

Adjunta encontrará U. una *Clave* para el mas fáci
jo del libro y para ayudar á la busca de los docume

Espero dejar satisfechos los deseos de U. y dándol
parte las gracias por el estímulo que sabe tan sin ta
tar al estudio y al trabajo, me repito de U. atento s

• • •

Lima, Diciembre 1º de 1871.

COLECCION

De leyes, decretos, contratos y demas documentos relativos a los ferrocarriles del Peru.

Interior—Aviso oficial—Ministerio de Hacienda

Se ha propuesto al Gobierno la construcción de un camino de fierro desde el puerto del Callao á esta capital. Los individuos que quisieren emplear en la ejecucion de esta empresa, presentarán dentro de ocho dias sus propuestas cerradas y selladas á este Ministerio, donde se abrirán el Sábado 20 del corriente, pudiendo rectificar

, en el mismo término D. Juan Begg y
'rancisco Quiros y se preferirá la que sea
ventajosa á la República

(El Peruano N. 1 del Sábado 13 de Mayo de 1826.)

CONTRATA.—Interior—Camino de fierro.

Habiéndose anunciado oficialmente al público en *El Peruano* N. 1 del sábado 13 de Mayo, la construccion de un camino carretero de fierro, desde el Callao á esta Capital, propuesta por D. Francisco Quiros, D. Guillermo Cochrane y Don José Andres Fletcher, por si querian algunos otros avanzar sus propuestas sobre este proyecto; resultó únicamente haber concurrido los tres sujetos referidos, haciendo varias proposiciones, que adicionadas, mejoradas por el Gobierno, y aceptadas por los interesados, fueron aprobadas el 23 del que rije, en los términos que espresan los artículos que siguen:

1 Los intrascriptos se obligan á formar un camino de fierro del Callao á Lima dentro de 18 meses á lo mas, del dia en que se les conceda el permiso.

2 Los empresarios quedan obligados á no exijir por el trasporte de mercaderias y personas mas de las tres cuartas partes del precio que ha ya tenido respectivamente de diez años al pre sente, el que se ha hecho en mulas y carruaje

3 La construccion de este camino no envuelve una obligacion de que por él sean forzados los propietarios á conducirse á sí y á sus mercaderias.

4 Quedan igualmente obligados los empresarios á conducir de esta capital al Callao, sin exijir precio alguno, todas las propiedades del Estado, quedando afecta á esta obligacion solamente la mitad de los carros de trasporte en caso de un concurso extraordinario y urgente de cargas particulares.

5 Se obligan los empresarios á distribuir la cuarta parte de las acciones del capital que se levante para esta empresa entre los hijos del pais: para cumplir con el tenor de esta obligacion ó condicion, lo avisarán en los papeles públicos de esta capital, en la inteligencia que solo serán admitidos los que ocurran dentro de tres meses de la publicacion, cuyo término habiendo espirado, se venderán las acciones indistintamente.

6. No emplearán otras manos ausiliares, sirvientes ó empleados que hijos del Perú, á escepcion de aquellos casos que ecsija la obra ó manejo de ella, conocimientos de que carezcan estos.

7 Pagarán solamente el 2 y medio por ciento sobre el valor de la maquinaria acabada que introduzcan para la fabricacion del camino, tasándose al efecto como cualquier otro artículo de importacion que adeuda derechos.

8 El Gobierno concederá á los empresarios un bill ó patente, para que el camino, que ellos fabricasen, sea el único de su clase que deba y pueda ecsistir del Callao á Lima en el término de

ı años, que se empezarán á contar desde
en que esté concluido.

Pasados los primeros diez años, empezarán
gar al Gobierno el 5 por ciento de las utili-
:s liquidadas que quedaren en adelante á
)r de la empresa.

.0 Espirados los treinta años, será una pro-
:dad del Estado el enunciado camino, quedan-
, solamente á los empresarios el derecho de
referencia á cualquier concurrente.

11 Los empresarios podrán trasferir bajo cual-
quier título, y dentro del término de los treinta años, sus derechos sobre esta empresa á cualquier individuo ó individuos, corriendo y entendiéndose con los que les subroguen las mismas condiciones, y en los términos arriba espresados.

(El Per. Nº8 del Miércoles 25 de 1826)

EL CIUDADANO LUIS JOSE ORBEGOSO,

General de division de los ejércitos nacionales, Presidente provisional de la República etc.

CONSIDERANDO:

1º Que ha trascurrido el tiempo señalado po' el aviso oficial inserto en *El Conciliador* de 30 d Octubre de 1833 sin que se haya presentado otı empresario que Don Tomas Gill para la constrv -ion de un camino de fierro entre Lima y

2º Que la propuesta de Gill tiene la recomendable ventaja de no exijir ningun privilegio exclusivo:

3º Que los costos de la obra se pueden hacer sin adelanto de fondos nacionales;

4º Que el comercio debe reportar grandes ventajas de la construccion de un camino fácil, cómodo y económico entre el puerto y la capital;

Oido el Ministerio fiscal,

DECRETO:

Art. 1º Don Tomas Gill queda encargado de la construccion de un camino de fierro entre Lima y el Callao.

Art. 2º De los 25.000 pesos que corresponden al empresario por la obra del muelle, prestará 20.000 para la del camino, por los cuales se le abonará el 6 por ciento al año hasta que se reembolse, segun ha propuesto.

Art. 3º El fondo del camino será el muellaje que continuará, y un derecho de peaje que se empezará á cobrar desde el dia en que comience el trabajo.

Art. 4º Este derecho será un cuartillo que se pagará por cada burro cargado, medio por cada mula ó caballo de carga ó silla y un real por rueda de cada carruaje de cualquiera clase que sea, cuyo producto se aplicará exclusivamente al camino.

Art. 5º La recaudacion de este impuesto se hará por un reglamento particular.

Art. 6º Se nombrará por el Gobierno un teso-

rero que maneje los fondos, y un interventor
ra que con su anuencia se hagan los pago
materiales, herramientas, jornales etc.

Art. 7º La obra se hará á satisfaccion del
bierno que siempre que lo crea conveniente
inspeccionará ó nombrará peritos para que la
peccionen.

Art. 8º Cuando esté concluida, se reembo
el empresario de los 20000 pesos que adel
con sus réditos correspondientes, y se le al
rá por premio 25 por ciento de lo que se h
se gastado.

Art. 9º El empresario trabajará como ai
no en la obra y se le abonará el jornal d
diarios que le corresponde, el mismo que
satisface por el muelle, segun contrata.

Art. 10. Se celebrará la correspondient
eritura por los administradores del tesoro pú
con arreglo á este decreto.

EL CIUDADANO FELIPE SANTIAGO DE SALAVERRY,

Presidente de la República etc.

CONSIDERANDO:

1º Que el camino de fierro de esta capital al Callao, mandado construir en 20 de Marzo de 1834 no tiene un objeto importante ni se cree indispensable para el tráfico;

2º Que es mas conveniente la refaccion y mejora del actual con el producto de un moderado derecho de peaje que no moleste ni grave como al presente á los transeuntes;

DECRETO:

Art. 1º Queda sin efecto alguno la contrata celebrada con D. Tomas Gill para la construccion de un camino de fierro de esta capital al Callao.

Art. 2º El Gobierno celebrará otra para la refaccion del actual camino, mejorándolo en cuanto sea posible.

Art. 3º Para esta nueva obra se señala el derecho de peaje siguiente: un cuartillo de real por cada mula ó caballo de carga ó silla y medio real por rueda de todo carruaje que transite por dicho camino.

Art. 4º La recaudacion é inversion de este derecho se hará en el mismo órden que se ha prac-

ticado hasta aquí con el que fué establecido p el camino de fierro.

El Oficial Mayor del Ministerio de Hacie expedirá las órdenes convenientes para el cu plimiento de este decreto.

Dado en la Casa del Gobierno en Lima á de Febrero de 1835.—FELIPE SANTIAGO DE LAVERRY.—Por órden de S. E.—JOSÉ DE M DIBURU.

(Coleccion de Oviedo t. 6)

EL CIUDADANO RAMON CASTILLA

Presidente de la República etc.

CONSIDERANDO:

[redacted]

su cargo esta empresa, dirigirán sus propuestas al Ministerio de Gobierno en el término de sesenta dias contados desde la publicacion de este decreto: pasado este término no se admitirá mas propuestas, y el Gobierno procederá al exámen de la que entre ellas ofrezca mas ventajas al Estado para admitirla, adjudicando en su consecuencia la preferencia del trabajo del ferrocarril al empresario ó empresarios que la hubiesen hecho.

Art. 3º Las propuestas deberán arreglarse á las bases siguientes:

1ª La administracion de la empresa se establecerá en esta capital;

2ª El camino deberá ser de dos vias y la conduccion se hará por máquinas locomotoras, de las que mas convengan á la obra;

3ª El camino deberá trazarse fuera de la línea carretera, y partirá de la puerta llamada del Callao hasta el muelle en el puerto;

4ª La empresa se obligará á principiar los trabajos á los diez meses de celebrada la contrata y á entregar el camino al tráfico á los dos años, á lo sumo, de haberse concluido esta;

5ª Antes de comenzar la obra, la empresa someterá al Gobierno el plano respectivo, acompañado de una explicacion detallada sobre la clase de útiles y materiales que haya de emplearse, como tambien sobre el método de construccion que se adopte; examinado y aprobado todo, decretará el Gobierno conforme al artículo 47 de la Constitucion, la indemnizacion correspondiente del valor de las propiedades particulares que

pudieran tomarse en utilidad y beneficio del
rocarril;

6ª En las propuestas se declarará el t
po por el que se solicite el privilegio del f
carril y el que deba durar la propiedad del
se intenta construir;

7ª Se determinará ademas la tarifa de
cios que hayan de pagar las personas y las
que se trasporten por medio del ferrocarril,
glándose el de éstas por su peso;

8ª Del mismo modo se determinará l
porcion en que el Estado sea partícipe, po
ses ó por años, de los productos que se obt
del ferrocarril;

9ª La empresa se encargará de fabric
cuenta del Estado, conforme á los planos
entregue el Gobierno y en el terreno que
designe, los almacenes de depósito nece
para establecer la Aduana en esta capital;

CONTRATA del ferrocarril del Callao.

En la ciudad de Lima, Capital de la República del Perú, á los cuatro dias del mes de Diciembre de 1848, reunido D. Pedro Salmon, administrador interino de la Aduana principal del Callao, autorizado competentemente por el Supremo Gobierno, con D. Pedro Gonzalez Candamo, y D. José Vicente Oyague y Hermano, con el objeto de reformar, alterar ó modificar las bases y condiciones de la propuesta hecha por los últimos para la construccion de un camino de fierro desde esta capital al puerto del Callao; despues de las varias conferencias tenidas en el particular, han convenido en los artículos siguientes, que serán sometidos por el primero al conocimiento del Supremo Gobierno para que dentro de dos dias les preste su aprobacion, si lo tuviese por conveniente.

Art. 1º El Supremo Gobierno concederá á la empresa el privilegio exclusivo por el término de 25 años de establecer un camino ferrocarril entre Lima y el Callao para el trasporte de pasajeros y mercaderias, debiendo trazarse desde el muelle ó inmediacion del castillo del Callao hasta esta capital, eligiendo los puntos mas fáciles y convenientes en ambos extremos á juicio de la empresa, sin pasar por dentro del castillo. Este camino será de una via, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho para colocar otra si acaso la empresa lo cree conveniente; y el

:gio empezará á contarse desde el dia que oncluido el camino.

t. 2º La propiedad del camino ferrocarril rá para la empresa el término de noventa y 'e años, contados desde el dia en que esté :luido y empiece á servir al público, y cum- .o dicho plazo, la empresa cede al Supremo bierno el expresado camino con todos sus tre- s, carros, repuestos, edificios y demas que le :rtenezcan en el estado en que se encuentren y n costo alguno.

Art. 3º El Gobierno cederá gratuitamente á a empresa todos los terrenos del dominio públi- :o por donde pase el camino y facilitará á la mis- ma la venta de los terrenos de particulares para el mismo objeto, pagando ella su valor por los precios establecidos actualmente á tasacion legal, siendo de cuenta de la misma empresa cerrar y dejar en la propia forma en que se encontraren, los fundos que dividiere ó atravesare el camino; y ademas construir los puentes que sean necesa- rios para no obstruir el libre curso de las aguas. —Si los tales terrenos ó propiedades fuesen de naturaleza que no puedan ser vendidos, la empre- sa se obligará á pagar al dueño directo el cánon establecido por las leyes. Podrá tomarse del ca- mino carretero toda la parte que fuese necesaria para el ferrocarril; pero sin perjuicio de dejarl/ libre, ó con la extension suficiente para el tráf co.—La empresa quedará investida en esta ob de todos los derechos y privilegios que las ley concenden al Gobierno para la construccion obras públicas; entendiéndose que dichos pr

legios son relativos á las penas en que incurren los que dañaren ó perjudicaren la propiedad del camino.

Art. 4º Ademas de todo lo estipulado en el artículo anterior, el Gobierno se obligará á proporcionar gratuitamente á la empresa el terreno ó sitio para el *terminus* del camino en ambos extremos, es decir: en Lima gratuitamente, aun cuando tenga el Gobierno para esto que comprarlo de particulares y pagar su valor:—en el Callao tambien gratuitamente, siendo el *terminus* en el muelle ó en otro punto que pertenezca al Estado; pero si fuese de propiedad particular el terreno del Callao, la empresa lo comprará á justa tasacion.

Dichos terrenos para ambos extremos serán de suficiente capacidad, á juicio de la empresa, para las oficinas, depósitos de los carros, útiles, giro de los trenes que entran ó salen, almacenes para el depósito de las especies y demas del movimiento diario.

Art. 5º La empresa principiará la obra del camino á los doce meses de aprobado este contrato, por ser necesario este tiempo para hacer venir de Europa el ingeniero que levante los planos, y para trasportar los materiales necesarios.—Se obliga tambien la empresa á concluir y poner expedito el camino en el término de tres años contados desde el dia en que reciba nuestro agente en Inglaterra la noticia del Supremo decreto, aprobatorio de este contrato, con el cual irán las órdenes para el acopio y remesa de los materiales.—Los plazos señalados se entienden salvando

casos fortuitos de guerra, epidemia ó
r, igualmente que por imposibilidad,
ecimiento de ingeniero, naufragio del
ques que traigan los materiales del
guerra de potencias marítimas, etc. etc.
La empresa se compromete á que los
de primera clase no pagarán mas que
les, y los de segunda clase dos reales
? La tarifa de trasporte no excederá los
establecidos en el dia, siendo siempre
s de la empresa reducirlos lo mas posi-
el aumento del tráfico. Pero no obstan-
a evitar toda interpretacion se estipula:
máximun que podrá cobrarse por una to-
de peso, calculada por ochenta arrobas, ó
a tonelada de medida de cuarenta piés cú-
será el de cuatro pesos cuatro reales. Ba-
concepto, los empresarios presentarán al
no Gobierno la tarifa general para su apro-
, sin que pueda en ningun caso subir la
refijada por toneladas sino únicamente en
readerías que requieren seguro ó respon-
ad por su trasporte, como licores, dinero,
que por consiguiente deberán pagar ma-
ecio que el de peso ó volúmen, y teniendo
sideracion otras que, por el contrario, sien-
poco valor, como la leña, carbon, trigo, etc.
pagar ménos; quedando todas sujetas c
fa, por punto general, á no subir de l
s que pagan en el dia.

8º Inmediatamente que los empresar
levantar los planos del camino, los so
á la aprobacion del Supremo Gobie

para que facilite el terreno que le pertenezca y ordene la venta de los de particulares, conforme á lo estipulado en los artículos 3 y 4, obligándolos á verificarla con la brevedad que requiere la obra, no siendo de la responsabilidad de la empresa el retardo que se ocasione por tal causa.

Art. 9º No obstante los precios designados para pasajeros en el artículo 6, la empresa es libre en tener carros de lujo, para agregar á los trenes en servicio de las personas y comitivas que quieran alquilarlos por separado á un precio mayor, pero fijo, que designará la misma empresa.

Art. 10. Cuando el Supremo Gobierno resuelva que se traslade á esta capital la Aduana principal del Callao, tomará las medidas convenientes para que se construya el edificio, y serán preferidos los empresarios del ferrocarril por el tanto que otro propusiere hacer la obra. Y teniendo efecto dicha traslacion, los bultos que hayan venido por el camino de fierro á los almacenes de la aduana principal de Lima, y se despachen de ella para el consumo de la poblacion y bahia del Callao como tambien los de reembarco, serán libres del flete de conduccion en su regreso al puerto.

Art. 11. La traslacion de bultos del muelle ó del lugar de la Aduana del Callao en que se despachen, á los carros del ferrocarril, y su extraccion de los carros á los patios de la aduana, cuando venga esta á Lima, se hará de cuenta de la empresa, la que deberá hacer ramificaciones desde el *terminus* en Lima hasta los almacenes de

Aduana, lo mismo que del *terminus* en el
hasta el punto en que se reciba allí la c
acaso esta ramificacion se cree convenien
tre tanto se adoptará el modo que parez
jor para facilitar las operaciones del car
jándose sin embargo el principio, adoptad
dos los ferrocarriles, de que la empresa n
te otra obligacion por los precios de su ta
la de recibir y descargar las personas y c
las estaciones ó *terminus* del camino, con l
excepcion especificada de la carga que ent
reciba de la Aduana, la que será trasp
casa de los interesados mientras se tra
Aduana á esta capital, pues cuando se v
cesará su obligacion con hacer la entreg
cha Aduana, exceptuando el trigo, la sal,
leña, azúcar, arroz, jabon y tabaco del p
continuarán trasportándose á casa de los
sados.

Art. 14. El Gobierno prestará á la empresa la mas ámplia proteccion y mandará franquear el auxilio de la policia en los casos que aquella lo demandare, quedando obligado á indemnizacion en caso de que por falta de auxilios sufrieren los intereses de la empresa.

Art. 15. Del mismo modo queda comprometido el Gobierno á proporcionar á la empresa doscientos ó trescientos presidiarios para emplearlos en los trabajos de construccion, á los que abonará dicha empresa tres reales diarios, y á la tropa que los custodie la gratificacion de un real diario por plaza.

Art. 16. Los materiales, carruajes, máquinas, combustibles y en general todos los útiles necesarios para la construccion, mejora, aumento, conservacion y uso del ferrocarril, y el dinero que se envie para la compra de ellos, serán libres de derechos á su importacion y exportacion durante la propiedad del camino.

Art. 17. El camino, los edificios que le pertenezcan, el capital y renta de la compañia, estarán exentos de toda contribucion ordinaria y extraordinaria.

Art. 18. Los empleados de la empresa y los peones ocupados en el servicio del camino, tambien estarán exceptuados de todo servicio y alistamiento militar.

Art. 19. En el caso inesperado de que se interrumpiese á la empresa el curso de sus trabajos, ó se le causasen daños, por ocurrencias políticas ú otras, que ataquen la propiedad del camino, será responsable el tesoro público, confor-

me á las leyes. á la indemnizacion de los daños y perjuicios que sufriere por esta causa la empresa, y el Gobierno á pagar al contado los desembolsos y gastos hechos en la obra, con mas el interés de 1 p § mensual, todo en dinero hasta que se verifique el reintegro: y la empresa quedará en libertad para seguir ó no la obra del ferrocarril, aumentándose en el primer caso, el plazo que necesitase para reponer dicha obra al estado en que estuvo. Si tales accidentes inesperados ocurriesen despues de concluido el camino, el Gobierno es responsable á la indemnizacion en los términos expresados antes; pero en uno y otro caso, probará la empresa con arreglo á derecho los perjuicios que hubiere sufrido.

Art. 20. En el caso de que por algun accidente, se suspendiese la marcha de los trenes del ferrocarril, entónces la empresa quedará obligada á conducir los bultos del Callao á esta capital ó vice-versa, en carros ó de otro modo hasta que el camino se ponga expedito, cuya obligacion contrae la empresa con la aduana bajo la seguridad de que esta entregará al ferrocarril toda la carga en los puntos designados en el artículo 11, sin exigir la empresa en dicho caso mas precio que el señalado en el art. 7.

Art. 21. La empresa tendrá derecho á esta blecer ramificaciones de ferrocarril en la exten sion de su linea.

Art. 22. Las cuestiones que se suscitaren e tre el Gobierno, corporaciones ó particulare la empresa, se decidirán por los jueces establ dos por la ley.

Art. 23. Los empresarios darán fianza por la cantidad de veinte mil pesos (20,000 $) en dinero, cuya cantidad pagarán al Estado en caso de no verificar la obra en el plazo señalado.

Art. 24. El privilegio que se otorga deberá entenderse concedido á los recurrentes en representacion de la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, igualmente que á sus representantes legales, ó á las personas ó compañías á quienes sustituyan sus derechos en todos los casos que hubiese lugar y conforme con todas las cláusulas de este contrato.

Art. 25. Los empresarios se comprometen á ofrecer al público acciones en el ferrocarril, para que todas las personas del país que juzguen lucrativo este negocio puedan participar de sus ventajas; y señalar un plazo de sesenta dias, para que ocurran á suscribirse por acciones de quinientos pesos (500 $) cada una, siendo obligados los accionistas á abonar la comision de siete y medio por ciento sobre el producto del camino á los empresarios, en compensacion del trabajo y responsabilidades que toman á su cargo en este negocio, y á sujetarse á los reglamentos que se establecerán y sancionarán por la mayoría de acciones; entendiéndose que la cantidad de quinientos pesos representa una accion, y que cada individuo tendrá tantos votos cuantas sean las acciones que tome. Igualmente los empresarios tendrán tantos votos cuantas sean las acciones que representen, de manera que si estos ponen el capital de (50,000 $) tendrán cien votos. Cumplido el plazo de los sesenta dias, quedarán en

libertad dichos empresarios para admitir ó no accionistas.

Art. 26. Si á pesar de los esfuerzos de los empresarios, no fuese posible concluir enteramente el camino en el plazo señalado en el artículo 5º, el Gobierno viendo que la obra está en marcha, y estando con esto comprobado que el perjuicio de retardarse cede contra el interés de los empresarios, prorogará seis meses para que se concluya del todo.

Art. 27. Siendo conveniente precaver la venta en el Callao de terrenos de propiedad nacional que puedan necesitarse para el *terminus* y tránsito del ferrocarril, los empresarios señalarán desde ahora los que á su juicio deben reservarse; y para el caso de que dichos terrenos no resultasen útiles al ferrocarril y que se haya negado la venta de ellos por la prevencion de los empresarios, se comprometen á comprarlos al precio á que actualmente se venden á cualquier particular, pagándolos como se practica hoy en billetes, evitando así el perjuicio de paralizar su venta.

Art. 28. Siendo necesario facilitar la colocacion de bultos del muelle á los carros del ferrocarril, por medio de las mismas cuadrillas destinadas actualmente á recibir la carga, se estipula, que en el caso de que el Gobierno tenga por conveniente sacar á remate el derecho de muelle y pescante, serán preferidos los empresarios en el remate por el tanto que otro ofrezca.

Adicion.—La ramificacion del *terminus* del camino de fierro en Lima hasta los almacenes de Aduana, que se compromete la empresa á hace

segun el art. 11, es bajo el concepto de que la aduana se sitúe en la portada, pues se tiene en mira situar esta renta inmediata á la estacion del ferrocarril.

Fecha ut supra.—PEDRO SALMON.—PEDRO GONZALEZ DE CANDAMO.—JOSÉ VICENTE OYAGUE Y HERMANO.

Lima, á 6 de Diciembre de 1848.

Oido el Consejo de Ministros y el Fiscal de la Corte Suprema, se aprueban los 29 artículos, incluso el adicional, que contiene la minuta acordada en 4 del presente mes, para el contrato del ferrocarril entre el administrador de la aduana D. Pedro Salmon, comisionado por el Gobierno y los empresarios D. Pedro Gonzalez Candamo y D. José Vicente Oyague y Hermano. Pase al Ministerio de Hacienda para que disponga que por la Tesoreria departamental se otorgue la correspondiente escritura y se exijan en calidad de depósito los veinte mil pesos (20,000) con que, conforme al art. 23 de la expresada minuta, se ha afianzado el contrato.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—DÁVILA.

(Coleccion de Oviedo t. 6)

DECRETO contra los opositores al ferrocarril.

Lima, á 22 de Diciembre de 1849.

Estando prohibido por las leyes cerrar ó embarazar los caminos públicos, ya sea que se hallen sirviendo ó ya en estado de apertura ó construccion; y habiéndose obligado el Gobierno por decreto de 6 de Diciembre de 1848 á proteger los trabajos que los recurrentes emprenderán sobre el camino del Callao para colocar el ferrocarril, se declara:—Que todo individuo que de cualquier modo moleste á los ingenieros y demas trabajadores, oponiéndose á los trabajos, quitando las señales ó destruyendo las obras, quedará obligado á reparar á su costa el daño que cause, sufrirá una multa pecuniaria á juicio de la policía conforme á lo dispuesto por la ley 1ª, tít. 35, libro VII de la Novísima Recopilacion, será sometido á juicio segun la gravedad del hecho; y 2º que tanto las autoridades de Lima como las del Callao, deben colocar sobre la línea del ferrocarril, piquetes de policía que la vigilen, y prestar á los agentes de la obra, con la prontitud conveniente, los auxilios que les pidan. Al efecto, comuníquese esta resolucion al Prefecto de Lima y Gobernador del Callao para que la hagan publicar por bando con el fin de que nadie alegue ignorancia.—Rúbrica de S. E.—Mar.

[Coleccion de Oviedo t. 6º]

JOSE RUFINO ECHENIQUE,

Presidente constitucional de la República.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana,

CONSIDERANDO:

Que es de suma importancia para el Departamento de Moquegua la construccion de un camino de fierro de Arica á Tacna:

HA DADO LA LEY SIGUIENTE:

Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para que contrate con cualquiera individuo particular, ó cualquiera sociedad ó compañia la construccion de un ferrocarril desde el puerto de Arica á la ciudad de Tacna.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento, mandándolo imprimir, publicar y circular.

Dado en Lima á 16 de Diciembre de 1851. —ANTONIO G. DE LA FUENTE, Presidente del Senado.—JOAQUIN J. DE OSMA, Presidente de la Cámara de Diputados.—BUENAVENTURA SEOANE, Senador Secretario.—JOSÉ ENRIQUE GAMBOA, Diputado Secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule, y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la Casa del Gobierno, en Lima, á 18 de Diciembre de 1851.—José Rufino Echenique.—Bartolomé Herrera.

[Coleccion de Oviedo t. 6º]

Lima, Diciembre 23 de 1851.

Excmo. Señor.

El Congreso ha tenido á bien autorizar al Ejecutivo, para que contrate el establecimiento de un ferrocarril entre Lima y Chorrillos, del modo mas ventajoso al público.

Lo comunicamos á V. E. para su inteligencia y demas fines.

Dios guarde á V. E.—Antonio G. de la Fuente, Presidente del Senado.—Joaquin J. de Osma, Presidente de la Cámara de Diputados.—Buenaventura Seoane, Senador Secretario.—José Enrique Gamboa, Diputado Secretario.—Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima á 24 de Diciembre de 1851.

Cúmplase, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—Herrera.

[Coleccion de Oviedo t. 6º]

CONTRATA del ferrocarril de Arica á Tacna.

En virtud de la ley expedida en 16 de Diciembre de 1851, por la que se autoriza al Gobierno para que contrate un ferrocarril de Arica á Tacna; y habiendo examinado los planos levantados por el ingeniero W. Evans, el informe con que se han acompañado, y las propuestas presentadas por D. José Hegan: concédese al referido Hegan el privilegio que solicita para construir un camino de hierro del puerto de Arica á la ciudad de Tacna bajo las condiciones siguientes:

1ª D. José Hegan queda obligado á construir un camino de hierro de Arica á Tacna, el que se empezará de la fecha en un año ó antes, y estará concluido dentro de tres años á lo mas.

2ª El Gobierno concede á D. José Hegan, á sus representantes ó herederos la propiedad del camino y el privilegio exclusivo de comunicacion por ferrocarril de Arica á Tacna, por el término de noventa y nueve años, pasando despues á ser propiedad del Estado.

3ª El Gobierno dará á D. José Hegan en propiedad por el mismo plazo de noventa y nueve años el terreno del Estado ó de la Beneficencia que se requiera para construir el camino, los términos y depósitos; y le facilitará por su justa tasacion y prévio pago, el que pertenezca á particulares y se necesite para la obra, usando de las facultades que las leyes le conceden para la expropiacion por causa de utilidad pública.

4ª Se exceptuan de todo derecho ó gravámen fiscal y municipal, los carruajes, máquinas, herramientas, carbon, madera y demas útiles necesarios para construir, reparar y mantener el camino, por el término de noventa y nueve años; y se exceptuan igualmente de todo derecho, por solo el tiempo que dure la construccion de la obra, los víveres que se introduzcan de fuera para los trabajadores.

5ª Se concederá á la empresa el que desde el terminus que debe establecerse fuera de la poblacion actual de Arica, pueda llevar un ramal al muelle, conforme se propone, construyendo un malecon de treinta varas de ancho contadas desde las casas, al lado de la playa que da frente al puerto; de cuyo malecon solo tomará para su uso trece varas, dejando el resto libre para el tráfico.

6ª La empresa podrá emplear sus propios peones para el desembarque de los útiles que necesite para el camino, sin que se le obligue á servirse de los matriculados del puerto de Arica, sin que esto se oponga á la inspeccion que deben ejercer los guardas de la Aduana.

7ª Los trabajadores y empleados de la empresa estarán exceptuados de todo servicio militar.

8ª Se le concede tambien al empresario permiso para importar cuatrocientos chinos para los trabajos del ferrocarril, y se le abonará la prima determinada de treinta pesos, mediante el allanamiento de las personas que obtuvieron ese privilegio.

9ª La obra se construirá con la mayor solide
á satisfaccion del Gobierno, quien tendrá el d

recho de hacerla inspeccionar por el ingeniero que nombre. Los rieles no tendrán menos de sesenta libras de peso por yarda, el fierro de aquellos, las chapas y clavazon serán de la mejor calidad: los durmientes serán de roble ú otra madera equivalente, y tendrán siete y medio piés ingleses de largo, ocho pulgadas de ancho y cuatro y media de grueso, medida inglesa.

10. Concluida que sea la obra, el empresario someterá á la aprobacion del Gobierno un reglamento para el mejor servicio y arreglo del camino, el que se hará cumplir por las autoridades de la provincia siempre que sea necesario.

11. El máximun del trasporte para los pasajeros de Arica á Tacna y viceversa, será de cuatro pesos en los coches de primera clase, y de dos en los de segunda; y el máximun del flete para las mercaderias será el de cinco reales por quintal de peso, ó quince reales por carga de mula para los efectos que no se arreglen al peso, no pagando menos de cuatro reales ningun bulto, sea cual fuere su tamaño.

12. Las tropas y la correspondencia oficial del Estado que se envien de Arica á Tacna y viceversa, serán conducidas *gratis*; pero cualquier otro efecto ó artículo perteneciente al Gobierno, pagará la mitad del precio de la tarifa.

13. La empresa queda exceptuada durante los noventa y nueve años de toda contribucion, sea por patente, empréstito ú otro gravámen cualquiera.

14. La empresa no responderá en los casos fortuitos ni por las personas, ni por las cosas; pe-

ro si por culpa de sus empleados sufriere lesion alguna persona ó cosa, será responsable el empleado ó empleados que causen el daño. La empresa responderá de las pérdidas que sufran por culpa de sus empleados las especies que se le hayan entregado para trasportarlas de un punto á otro.

15. El Gobierno adelantará á D. José Hegan la cantidad de dos millones de pesos en *vales* que ganarán el cuatro y medio por ciento anual de interés, el que será pagado en Lóndres, á razon de cinco pesos por libra esterlina, de los productos libres del huano, por los agentes del Perú; y los que serán amortizados gradualmente como cualquiera otra especie de deuda.

16. La entrega de esos vales se hará por el Ministro del Perú en Lóndres, presentando Hegan un certificado de la Caja de Consolidacion de haber depositado en Lima quinientos mil pesos de vales de consolidacion, y dando la garantia de uno ó mas banqueros de Lóndres, á satisfaccion del Ministro, por el resto de los vales que ha de recibir, pudiendo él aumentar aquel depósito siempre que le conviniere.

17. D. José Hegan reembolsará los dos millones de vales que se le entreguen, á los tres años de la fecha en que los haya recibido, ó antes, con dos millones de vales de consolidacion, cesando entonces cualquiera otra garantia que haya prestado.

18. Los vales ó créditos del cuatro y medio por ciento, de que hablan los dos artículos anteriores, ganarán sus intereses cada seis meses; p

ro Hegan abonará igual cantidad en Lima á razon de cinco pesos por libra esterlina por el tiempo que trascurra hasta el reembolso, segun el artículo precedente; y miéntras tanto percibirá tambien por su parte los intereses de los vales que haya depositado en la caja de consolidacion.

19. La forma, emision, período de pago y amortizacion de los dos millones de vales del cuatro y medio por ciento que se han de entregar á Hegan, se determinarán por un decreto por el Ministerio de Hacienda.

20. El Gobierno garantiza á Hegan, sus representantes ó herederos durante veinte y cinco años, un interés de seis y medio por ciento sobre el capital de dos millones de pesos, de los que emplee en la construccion del camino; y mientras dure esa garantía, tendrá el derecho de hacer examinar los libros y las cuentas de entradas y gastos, debiendo cubrir el déficit que hubiese en los productos para completar dicho seis y medio por ciento, un mes despues que se le hayan presentado las cuentas del año anterior. Si antes de vencerse el plazo de veinte y cinco años, diese el camino un interés mayor que el de seis y medio por ciento, cesará la garantia y la inspeccion de cuentas del Gobierno, de que habla el artículo anterior.

21. D. José Hegan podrá trasmitir en todo ó en parte sus derechos al camino por cualquier especie de contrato, formar una compañía por acciones ó disponer de la propiedad como juzgue conveniente; pero no podrá en ningun caso trasmitir esos derechos á un Gobierno extranjero.

22. D. José Hegan pagará una multa de doscientos cincuenta mil pesos, en el caso de no concluir el camino en el término convenido de tres años, salvos accidentes fortuitos ó de fuerza mayor.

Pase á la Tesorería departamental para que se otorgue la correspondiente escritura y publíquese. —Rúbrica de S. E.—Osma.

[Coleccion de Oviedo t. 6.[

AVISO OFICIAL.

Lima, Diciembre 1º de 1855.

Estando autorizado el Gobierno por resolucion del Congreso de 23 de Diciembre de 1851, para contratar un camino de fierro entre esta capital y el pueblo de Chorrillos, y habiendo considerado inadmisibles las propuestas que se le han presentado con este objeto, ha fijado las siguientes bases para que con arreglo á ellas las personas que quieran emprender esta obra presenten nuevas propuestas al Ministerio de Gobierno en el término de quince dias.

Bases para el ferrocarril de Chorrillos.

1ª El Gobierno concederá privilegio exclusivo por el término de veinte y cinco años con el fin de que se construya un camino de fierro entre la capital y el pueblo de Chorrillos, para el tr

porte de pasajeros y carga, debiendo trazarse por los puntos mas convenientes para la línea y terminus, conforme al plano que se someterá á su aprobacion. El privilegio comenzará desde el otorgamiento de la escritura.

2ª El camino será de una via, pero se dejará al terreno la capacidad suficiente para colocar otra cuando la empresa lo considere conveniente.

3ª La empresa tendrá la propiedad del camino por setenta años, contados desde la conclusion del privilegio, y cumplidos, se trasmitirá en buen estado con todos sus útiles, trenes, edificios y sin ningun gravámen á la Nacion.

4ª El Gobierno cederá gratuitamente á la empresa los terrenos que sean necesarios para la línea y el terminus en Lima y el Chorrillos siempre que sean de la propiedad del Estado; y si fuesen de particulares, abonará su valor la empresa, conforme á las leyes sobre expropiacion, quedando obligada á dejar cercados ó en el estado que encontrare los fundos que el camino atravesase y á construir los puentes y acueductos para el libre tránsito y para el curso de las aguas.

5ª Podrá tomarse la parte necesaria del camino carretero para la línea, si no se elige otra direccion; pero á su costa le dejará la empresa el espacio suficiente para el libre tráfico.

6ª Los terminus se colocarán á la extremidad de ambas poblaciones, y de ningun modo podrá continuar la via hasta el interior de ellas ni impedir ó embarazar el tránsito de las calles.

7ª El plazo para la conclusion de la obra es el de tres años, contados desde la fecha del contra-

22. D. José Hegan pagará una m
cientos cincuenta mil pesos, en el cas
cluir el camino en el término conver
años, salvos accidentes fortuitos ó de fu

Pase á la Tesoreria departamental
otorgue la correspondiente escritura y
—Rúbrica de S. E.—Osma.

[Coleccion de Ovie

AVISO OFICIAL.

Lima, Diciemb

Estando autorizado el Gobierno p
del Congreso de 23 de Diciembre d
contratar un camino de fierro entre

13. Se excepciona del pago de contribucion el capital invertido en el camino y su rendimiento por el término del privilegio.

14. Los empleados y peones ocupados en la construccion y servicio del camino, quedan exceptuados de todo servicio y alistamiento militar.

15. La empresa podrá establecer ramificaciones del ferrocarril en la extension de la línea.

16. Podrá asimismo establecer en el local aparente del terminus en Lima, un mercado para la venta de pescado, pero sin perjuicio de otros mercados para el expendio de ese artículo.

17. El privilegio se entenderá concedido á los empresarios y accionistas ó socios de la compañía del ferrocarril de Lima y Chorrillos.

18. Los empresarios estarán obligados á ofrecer acciones á los particulares que quieran tomarlas, para lo que se señala el término de seis meses.

La compañia quedará organizada, cumplido el plazo, con los accionistas suscritos; el contrato, condiciones y reglamentos, á que ha de sujetarse la compañia serán dados por ella á mayoria de votos, que se computarán por el número de acciones, valorizadas en quinientos pesos (500 $) cada una.

19. Las cuestiones que se suscitaren entre el Gobierno, corporaciones ó particulares y la empresa ó sus socios naturales ó extranjeros, se decidirán conforme á las leyes, por jueces y tribunales del pais, sin admitirse en ningun caso intervencion ni reclamaciones diplomáticas.

20. Si cumplido el plazo convenido, no ha con-

Art. 7º Para la construccion del camino y sus [illegible] con todos los elementos que son indis[illegible] se aplican los seiscientos mil pesos, [illegible] del número de las acciones: el Gobierno [illegible] letras contra los consignatarios del [illegible] Estados Unidos é Inglaterra por la can[illegible] de ciento cincuenta mil pesos, á que as[illegible] las acciones tomadas para el Estado, y [illegible] empresarios reunirán el importe de las corres[illegible]ntes á las acciones que tomen, cuyo mon[illegible] de invertirse en dicha obra.

Art. 8º Se construirá el camino á la brevedad [illegible] y á lo mas en el término de dos años y [illegible] salvo casos fortuitos: debiendo para el [illegible] levantarse los planos por los ingenieros, [illegible] serán sometidos al Gobierno para su exá[illegible] y aprobacion.

Art. 9º Los productos del camino despues de [illegible] version en los gastos ordinarios que ocasio[illegible] se aplicarán al pago de los intereses del ca[illegible] invertido por los empresarios, accionistas [illegible] Estado, en igual proporcion.

Art. 10. Los materiales, carruajes, máquinas y [illegible] útiles para la construccion, [illegible] conservacion del ferrocarril y sus ter[illegible] se despacharán libres de derechos, del [illegible] el dinero que se envíe para la com[illegible] de dichos artículos.

Art. 11. Todos los materiales y útiles desti[illegible] para el ferrocarril, podrán ser desembarca[illegible] por la rada de Chorrillos, dándose prévia[illegible] aviso á la Aduana del Callao.

Art. 12. La empresa se contraerá con prefe-

ciento cincuenta á D. Antonio Jos
D. José Vicente Oyague, D. Nico
socios, á cuyo nombre representan,
ro á D. Pedro Gonzalez Candamo,
rán al público las ciento cincuenta
el término de sesenta dias, pasad
las que queden disponibles tomar
Gobierno.

Art. 3º El camino será de una v
cio de que se dejará al terreno la c
tante para colocar otra, lo mismo c
caciones, cuando los empresarios lo
sario.

Art. 4º Si la nueva línea ó algu
mificaciones, necesitase atravesar p
terrenos que hoy son caminos públi
pedito el espacio suficiente para e
de carruajes.

Art. 5º La empresa usará de l
bres del Estado y abonará el valo
sean de particulares y se necesiten
y sus ramificaciones, á justa tasaci
la obligacion de la empresa dejar t
cados los fundos que el camino div
vezase, y construir los puentes para
to y acueductos para el curso del a

Art. 6º Los términos se harán
blaciones en terrenos que se elegirá
de la propiedad de manos muertas, s
vio el arreglo que, con la interven
bierno, se verificará para el abo
anual respectivo, y si son de prop
lar, se pagará su valor á justa tasa

en los casos fortuitos, ni por las pers
las cosas. Si por culpa de sus empl
dañada alguna persona, responderá
comforme á las leyes.

Art. 19. Si el Gobierno acordase
cion de un ferrocarril hacia la costa
otros puntos, invitará á la actual e
que por su parte presente tambien la
propuesta.

Art. 20. En el caso de que el cam
de puesto en explotacion, no produzca
6 por ciento ó ménos, el Gobierno se
te á tomar la accion ó acciones, qu
quieran entregarle, dándoles dentro
lo mas de seis meses el valor de s
Durante este semestre se abonará p
no el interés del 6 por ciento.

Art. 21. Los empresarios del cam
rillos observarán el artículo primer

de la deuda interna, y D. Pedro Gonzalez Candamo igual cantidad como garantía de la que les toca erogar y de la ejecucion de la obra en la parte que se obligan, los que serán devueltos luego que esté plantificado el camino, debiendo miéntras tanto abonarse el interés respectivo.

Art. 24. El Gobierno nombra á D. Felipe Barreda para que representando los derechos del Estado, intervenga en la direccion de la obra por la parte que tiene en la empresa, y este comisionado se pondrá de acuerdo con los demas partícipes para todo lo conducente á la realizacion de la obra.

Rúbrica de S. E.—MAR.

(Coleccion de Oviedo t. 6)

CONTRATA (hoy existente) del ferrocarril de Lima á Chorrillos.

Art. 1º La empresa se obliga á construir en el término de tres años, ó antes si fuese posible, salvo casos fortuitos, un ferrocarril entre Lima y Chorrillos, teniendo facultad para hacer pasar la línea por los lugares que los ingenieros elijan y establecer ramificaciones en toda la extension de esta línea, y hácia los puntos que estimaren convenientes. El camino será de una via, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho para colocar otra, si la empresa lo juzga alguna vez conveniente.

Art. 2º El Gobierno concede á la empresa privilejio exclusivo por veinte años para el trasporte de pasajeros, mercaderias y toda especie de carga. Los veinte años comenzarán á contarse desde que esté concluido el camino y durante este término no podrá construirse ni por el Estado, ni por persona ó compañia alguna, otro camino de fierro ó de cualquier clase que sea para conducir carga ó pasajeros, que dé comunicacion al Chorrillo ó á los otros puntos en que toque la presente línea ó sus ramificaciones.

Art. 3º Si la nueva línea ó alguna de sus ramificaciones, necesitase atravesar por parte de los terrenos que hoy son caminos públicos, podrá hacerlo, dejando expedito el espacio suficiente para el libre tráfico. La empresa se obliga á comprar á los particulares solamente el espacio que necesite para la línea y sus ramificaciones, pagando su valor al contado, á justa tasacion, en la proporcion de precios establecidos á la fanegada en el dia: quedando obligada la empresa á dejar tapiados y cercados, segun se encontrasen, los fundos que dividiere ó atravesase, y construir los puentes y acueductos necesarios para el libre tránsito de las aguas. Si, lo que no es de esperar, los dueños de los fundos se opusiesen á facilitar los terrenos que la empresa necesite ocupar para las líneas y sus ramificaciones, el Supremo Gobierno se compromete á obligarlos á que lo verifiquen conforme á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 4º El Gobierno se compromete á proporcionar á la empresa dentro de los límites de l

ciudad, los terrenos que esta elija para sus terminus ú otros usos anexos á ella. Si fuesen de la propiedad de manos muertas, la empresa abonará el cánon anual de tres por ciento sobre al tasacion legal del terreno; y si fuesen de propiedad particular, la empresa pagará su valor á la justa tasacion.

Art. 5º La empresa podrá establecer en sus terminus, si le conviniese, plazas de mercado (sin perjuicio de las que ahora existen) para artículos especiales ó generales de consumo, prévio un arreglo separado con el Supremo Gobierno.

Art. 6º Los materiales, carruajes, máquinas, y en general todos los útiles necesarios para la construccion, mejora, aumento, conservacion y uso del ferrocarril y sus terminus, se despacharán libres de todos derechos, del mismo modo que el dinero que se envie para la compra de dichos artículos. Dichos artículos podrán desembarcarse por la rada de Chorrillos, sin mas diligencias que el aviso que de ellos se dé á la Aduana del Callao, y las que el Gobierno tenga á bien dictar. La empresa podrá construir un muelle, si lo juzgase conveniente.

Art. 7º El camino, los edificios que le pertenezcan y el capital y renta de la compañia, estarán exentos perpetuamente de toda contribucion ordinaria y extraordinaria. Los empleados de la empresa y los peones del camino estarán exceptuados de todo servicio y alistamiento militar.

Art. 8º La empresa no tiene responsabilidad en los casos fortuitos, ni por las personas, ni por

las cosas; si por culpa de sus empleados fuese dañada alguna persona, responderá el empleado conforme á las leyes.

Art. 9º La empresa será protegida por el Gobierno con todos los medios de que este dispone, como una obra de utilidad pública, y quedará investida de todos los derechos y privilegios que las leyes conceden al Gobierno en las construcciones de esta naturaleza.

Art. 10. La empresa trasportará gratuitamente la correspondencia pública y las tropas en servicio del Gobierno.

Art. 11. La empresa tendrá permiso del Gobierno para introducir setecientos chinos bajo el sistema de contrato establecido ántes del supremo decreto, fecha 5 de Marzo de 1856.

Art. 12. Las líneas de la empresa podrán en-

gun caso por el retardo que la demora en entrar en posesion de esos terrenos pueda ocasionar en la prosecucion y finalizacion de la obra.

Art. 15. El precio del pasaje será de seis reales en coches de primera clase y tres reales en los de segunda; el del flete de cinco pesos por tonelada de veinte quintales ó cuarenta piés cúbicos segun la naturaleza de los objetos, recibiendo y entregando en las estaciones, exepto las piezas que por sus valores ó tamaños exijan un arreglo prévio. Los mismos precios se señalan á los pasajes y fletes de los otros puntos á donde toque ó se ramifique la línea, reservándose la empresa el derecho de rebajar estas cuotas cuando lo juzgue conveniente y de volver á establecerlas á su juicio.

Art. 16. Si llegase el caso de que la empresa por incidente imprevisto ú otros de los mencionados en esta propuesta, necesitase de próroga para terminar sus trabajos, el Supremo Gobierno la concederá en vista del estado de progreso en que se halle la obra.

Art. 17. En el caso de que el Supremo Gobierno decidiese la construccion de un ferrocarril en la extension de la costa hácia Pisco, y recibiese para ello, no concluirá el contrato sin oir anticipadamente las que la empresa haga.

Art. 18. La empresa observará el artículo primero del contrato celebrado en 6 de Diciembre de 1848, que garantiza el privilegio concedido á la empresa del Callao para que no pueda hacerse ramificacion alguna al Callao, y las inmediaciones de dicha línea, ni su extension.

Art. 19. Si los actuales empresarios de las líneas del Callao y Chorrillos quisiesen aproximar ambos puntos por medio de ramificaciones ó ponerlos en comunicacion directa, podrán hacerlo tratando libremente entre sí y celebrando los contratos ó convenios que crean mas ventajosos á sus intereses recíprocos, sin que para ninguno de ellos sea obligatorio llevar adelante esta fusion.

Art. 20. El privilegio que se otorga y los derechos que por virtud de este contrato se conceden, se entenderán concedidos á la empresa así como á sus representantes legales ó á las personas ó compañías á quienes sustituya sus derechos en todos los casos en que hubiese lugar.

Art. 21. La empresa se capitalizará en mil doscientas acciones de á quinientos pesos cada una, de las que se ofrecerán novecientas al pú-

se constituirá en sociedad anónima y los suscritores se reunirán diez dias despues del término señalado en el art. 21 para nombrar una comision que entienda en lo respectivo á la erogacion de que trata el artículo siguiente, y para acordar y decidir por mayoria de votos sobre su organizacion y demas puntos anexos á ella.

Art. 25. Los suscritores deberán entregar dentro de tercero dia á la comision que resulte nombrada conforme al artículo anterior el 50 p $\frac{0}{0}$ de cada accion, y la comision con estos fondos reembolsará á los proponentes de todos los gastos y desembolsos naturales y sus intereses que hubiesen hecho para el acopio de útiles y demas objetos y que los accionistas tienen que aprobar desde que se suscriben. El resto del valor de las acciones hasta completar la suma que requiera la obra, se erogará en las proporciones y términos que se fijarán de comun acuerdo, estableciéndose como base que todo accionista que deje de contribuir con alguna de las cuotas que se designen, pierde la suma ántes erogada, en beneficio de la empresa y deja de ser tal accionista.

Art. 26. Las aplicaciones para acciones por medio de una nota ó carta, se harán al Tribunal del Consulado, el que al vencimiento del término fijado por el art. 21 pasará á los proponentes el aviso respectivo para saber si ha completado ó no el número de acciones fijado en el art. 22 para convertir esta empresa en sociedad anónima.

Art. 27. La presente propuesta quedará nula y será considerada como no hecha si dentro de quince dias despues de aprobada por el Supremo

Gobierno, se presentase otra cuyos términos fuesen mas favorables á los intereses del Estado.

Art. 28. Aprobado que sea el presente contrato, se depositarán en la Direccion del Crédito Público treinta mil pesos de la deuda interior para responder, en clase de multa, por la ejecucion de la obra, los que se devolverán una vez efectuada esta. Los intereses sobre este papel se pagarán á la empresa conforme á la ley del caso.

Lima, Octubre 1º de 1856.

BARREDA Y HERMANO.

APROBACION.

rias de que trata el art. 7º será por el término de ochenta años y pasado este tiempo la empresa solo está exenta de las contribuciones extraordinarias.

La internacion de chinos cuyo permiso se solicita por el art. 11, podrá hacerse, cumpliendo con las disposiciones del supremo decreto de 5 de Marzo del presente año.

El Gobierno se obliga, por via de proteccion, á facilitar á la empresa durante la obra del ferrocarril los presidiarios que existan en la capital, ó que puedan traerse á ella de otros puntos de la República y cuyo número cuando ménos será de ochenta diarios.

Publíquese la propuesta y el presente decreto para los efectos de que se encarga el art. 27; y si al fin del término que en este se señala, no se presentasen otros postores mejorándola; procédase por la Tesoreria Departamental á otorgar la correspondiente escritura.—Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—ALVAREZ.

RATIFICACION.

Magdalena, á 29 de Diciembre de 1856.

No habiéndose aceptado por el Dr. D. Juan Gallagher, en el término que se le señaló en decreto de 11 del corriente, la propuesta de la casa de Barreda para la construccion del ferrocarril

entre Lima y Chorrillos; llévese á debido efecto la rsolucion de 12 de Noviembre último, por la cual se admitió dicha propuesta y pase este expediente á la Tesoreria Departamental para que proceda á extender la correspondiente escritura.—Rúbrica de S. E.—ALVAREZ.

Lima, Enero 29 de 1857.

Teniendo en consideracion que el término de quince dias señalado para que pudiera mejorarse la propuesta de la casa de Barreda sobre el ferrocarril de Chorrillos, ha debido correr desde el dia en que admitió el Gobierno dicha propuesta,

el Gobierno autorizado especialmente por el Congreso, el único llamado á entender y convenir en todo lo respectivo á los medios de realizar esta obra, y no teniendo Gallagher derechos adquiridos, ni ninguna personeria, ni atribucion pública, debe desecharse como arbitraria é infundada su protesta y la agregacion que pide á la escritura del contrato con la casa de Barreda; por estos fundamentos, se declara: no haber lugar á la presente solicitud de D. Juan Gallagher.

Rúbica de S. E.—ALVAREZ.

(Coleccion de Oviedo t. 6º)

FERROCARRIL de las islas de Chincha.

Callao, Marzo 3 de 1857.

Pase á la Tesoreria Departamental, para que abone á D. Jesus Elias, la cantidad de quince mil pesos (15,000 $) á cuenta del valor del ferrocarril que entregó su padre en las islas de Chincha, cuya suma unida á la de veinte mil pesos (20,000 $) que ya tiene recibidos, hace la de treinta y cinco mil pesos (35,000 $:) debiendo procederse en el dia á la tasacion de dicho ferrocarril, á cuyo efecto se nombra por perito de parte del Estado, al ingeniero D. Luis Mariani, quien irá á desempeñar su comision, á mas tardar, en el vapor inmediato.

Expídasele la órden respectiva, y regístrese. —Rúbrica de S. E.—ZEVALLOS.

(Coleccion de Oviedo t. 6º)

TRASMISION del contrato del ferrocarril de Arica á Tacna.

Lima, á 23 de Mayo de 1857.

Visto este expediente, con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema, y teniendo en consideracion: que el recurrente D. José Hegan se halla autorizado para traspasar sus derechos al ferrocarril de Arica á Tacna, en virtud del ar-

alteracion en ninguna de las clásulas ni condiciones de la escritura del contrato principal, celebrado entre el Gobierno y D. José Hegan en esta capital el 27 de Agosto de 1852, en virtud del supremo decreto de 6 del mismo mes y año, ni tampoco altera la anotacion que se hizo en ella el 19 de Julio de 1853, á consecuencia de la resolucion expedida el 12 del propio mes y año; debiendo por consiguiente considerarse subsistentente en todas sus partes el contrato principal y la escritura de 1852, y por insubsistentes cualesquiera cláusulas y condiciones de la de traspaso que se opongan á ella; pues deberá tenerse como la única regla invariable á que deberán sujetarse el Gobierno y la empresa, ó sus representantes en todo tiempo, en cuanto á sus derechos y obligaciones.

2ª Que la cláusula de la escritura de traspaso, por la cual se someten á la decision de árbitros las cuestiones que puedan suscitarse sobre la obra del ferrocarril, no toca ni obliga al Gobierno, sino que deberá entenderse y regir para el empresario y la compañia ó los accionistas entre sí.

3ª Que habiéndose inspeccionado la obra, tan solo en el año próximo pasado de 1856, y en virtud de lo expuesto por el empresario; se declara inaugurado el ferrocarril para los efectos del contrato, desde el 1º de Enero del presente año.

4ª Que practicado dicho reconocimiento por el ingeniero del Estado, D. Luis Mariani, á mérito de órden del Gobierno y conforme á la condicion 9ª del contrato, debe estarse al contenido del informe expedido por dicho ingeniero el 30

de Junio de 1856 que corre agregado, en cuanto al estado de los trabajos y á los que se necesitan para que quede concluida la obra con sujecion al contrato.

5ª Ei Gobierno se reserva resolver lo conveniente sobre los estatutos que se proyectan para la compañia, hasta que reuna los datos necesarios y los que se han pedido al Prefecto de Moquegua, con respecto al reglamento del ferrocarril presentado por D. José Hegan; previniéndose que miéntras tanto, el director ó directores que representen á la compañia en el Perú, deberán tener la suficiente facultad para llenar en nombre de ella todas las obligaciones que les respecten por la contrata.

6ª Correspondiendo al Ministro de Hacienda entender en lo relativo al depósito de los dos mi-

EXPROPIACION en el ferrocarril de Chorrillos.

Lima, Mayo 26 de 1857.

Atendiendo al tenor del decreto de fecha 17 de Abril último, y á que por los artículos 4 y 14 del contrato celebrado para el ferrocarril en cumplimiento de la resolucion legislativa, se comprometió el Gobierno á proporcionar á la empresa dentro de los límites de la ciudad, los terrenos que esta elija para el terminus, prévia la presentacion de los planos levantados por los ingenieros; se declara, que D. Felipe Barreda y hermano, como empresarios, no tienen obligacion de apersonarse en el juicio de expropiacion; y para representar al Estado en las diligencias que deben practicarse, conforme al artículo 1,519 y siguientes del Código de Enjuiciamientos, se nombra al agente fiscal doctor D. José Silva Santisteban.

Devuélvanse los antecedentes con este fin al Juez de la instancia.

Tres rúbricas de S. E. el Consejo de Ministros.—MAR.

(Coleccion de Oviedo t. 6º)

ESTATUTOS del ferrocarril de Tacna.

Lima, Setiembre 12 de 1857.

Atendiendo á lo expuesto en la nueva solicitud de D. José Hegan, sobre aclaratoria del artículo 5 del decreto de 23 de Mayo último, por el que

se aprobó el traspaso del ferrocarril de Tacna, y en vista de lo dictaminado por el Ministerio Fiscal: se declara que la compañia que ha sucedido en los derechos de Hegan al ferrocarril, puede formar libremente sus estatutos para la organizacion de sus trabajos y arreglo de los intereses y acciones de los socios entre sí; pero sin menoscabar el derecho que corresponde al Gobierno para cuidar del cumplimiento del contrato ni alterar las condiciones de éste; debiendo tenerse esta resolucion como adicional al referido decreto de 23 de Mayo.

Trascríbase á la Tesoreria de este Departamento, regístrese y publíquese.

Tres rúbricas del Consejo de Ministros. — MAR.

(Coleccion de Oviedo t. 6º)

por la empresa: que el Estado no puede librarse de este gravámen miéntras no se aumenten los productos del establecimiento, lo que es probable conseguir disminuyendo la tarifa de fletes y pasajes que actualmente rige, para que se aumente el número de pasajeros y el trasporte de mercaderias; se resuelve:

Que por via de ensayo se reduzca á la mitad desde el 1º de Agosto próximo el valor de los pasajes y fletes señalados en dicha tarifa, con la calidad de que no se haga en ellos alteracion alguna los domingos y dias de fiesta, ni en los señalados á niños que pasan de tres años; no debiendo cobrarse nada por los menores de esta edad, ni por los que se hallan en estado de lactancia.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —MORALES.

CAMINO de tablas del Callao.

En un expediente de D. Gerardo Garland, S. E. se ha servido resolver lo siguiente:

Lima, 17 *de Enero de* 1860.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: que el camino de tabla que se propone establecer el recurrente, no se oponc á los derechos adquiridos por la empresa del ferrocarril, y puede ser de utilidad para el comercio; se permite á D. Gerardo Garland el establecimiento de un camino de madera entre Lima y el Callao, bajo las condiciones siguientes:

1ª El camino público actual entre dichas ciudades quedará expedito, debiendo tener en toda su longitud el ancho de veinte varas, con excepcion de la alameda hasta el óvalo inclusive, que permanecerá en su actual estado.

2ª Si despues del segundo óvalo y dejando libre el espacio que debe tener el camino público, segun la condicion anterior, quedasen, á los costados de este, terrenos pertenecientes al Estado, el Gobierno cederá de estos terrenos los veinte y cinco piés que se piden para el camino de tabla.

3ª Será libre de todo derecho la introduccion de las máquinas, materiales y útiles que se necesiten para la obra, hasta que se ponga en planta y en estado de servicio el camino proyectado.

4ª En remuneracion de estas concesiones, la empresa permitirá á la tropa el libre tránsito por

EXPROPIACION en el ferrocarril de Chorrillos.

Lima, Mayo 26 de 1857.

Atendiendo al tenor del decreto de fecha 17 de Abril último, y á que por los artículos 4 y 14 del contrato celebrado para el ferrocarril en cumplimiento de la resolucion legislativa, se comprometió el Gobierno á proporcionar á la empresa dentro de los límites de la ciudad, los terrenos que esta elija para el terminus, prévia la presentacion de los planos levantados por los ingenieros; se declara, que D. Felipe Barreda y hermano, como empresarios, no tienen obligacion de apersonarse en el juicio de expropiacion; y para representar al Estado en las diligencias que deben practicarse, conforme al artículo 1,519 y siguientes del Código de Enjuiciamientos, se nombra al agente fiscal doctor D. José Silva Santisteban.

Devuélvanse los antecedentes con este fin al Juez de la instancia.

Tres rúbricas de S. E. el Consejo de Ministros.—MAR.

(Coleccion de Oviedo t. 6º)

ESTATUTOS del ferrocarril de Tacna.

Lima, Setiembre 12 de 1857.

Atendiendo á lo expuesto en la nueva solicitud de D. José Hegan, sobre aclaratoria del artículo 5 del decreto de 23 de Mayo último, por el que

á practicar el reconocimiento que se indica; al mismo tiempo la comision formulará, con la proligidad debida, el pedido de los instrumentos que han de adquirirse en Europa, y propondrá al Gobierno la persona que ha de encargarse de comprarlos ó mandarlos construir, pues el ingeniero indicado al efecto, no puede viajar, por haber sido destinado á otros trabajos; la comision, al formar la factura de instrumentos, tendrá presente que ellos van á servir no solo para los estudios de la via que hoy se proyecta, sino para iguales estudios en el Sur y en el Norte del territorio, pues estos están, en la mente del Gobierno, de acuerdo con los intereses generales del pais; luego que se haya hecho el pedido, se librará el valor de los instrumentos á cargo de los consignatarios del guano en Europa; y respecto á los gastos que han de hacerse en esta capital, se autoriza á la casa de Zaracondegui y compá-

FERRROCARIL de Islay á Arequipa.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Considerando de gran importancia para el progreso de los Departamentos del Sur, la construccion de un camino de hierro entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa; y teniendo noticia de que existe en el Ministerio de Gobierno una propuesta con tal objeto,

DECRETA:

El Poder Ejecutivo celebrará, á la mayor brevedad posible, la contrata para el ferrocarril entre Islay y Arequipa, en los términos y bajo las condiciones que estime mas convenientes á los intereses del pais.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dado en Lima, á dos de Octubre de mil ochocientos sesenta.—MANUEL DE MENDIBURU, Vicepresidente.—MARIANO LOLI, Secretario—MANUEL ANTONIO ZÁRATE, Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

(Per. N. 22 t. 39)

Lima, Octubre 9 de 1860.

Cúmplase, reiterándose al efecto las órdenes que con anticipacion ha dictado el Gobierno, y publíquese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

FERROCARRIL de Lima al Callao.

En vista de una solicitud de los empresarios del ferrocarril entre Lima y el Callao, para que se les permita construir habitaciones altas y bajas en la parte exterior del local que sirve de términus en esta Capital; S. E. el Presidente se ha servido resolver lo siguiente:

Lima, Octubre 16 *de* 1860.

Teniendo en consideracion, que la fábrica que se propone hacer la empresa del ferrocarril de Lima al Callao en la parte exterior del local que sirve de terminus en esta Capital, no se opone á los usos á que está destinado ese local por el artículo tercero de la contrata, y que dicha fábrica

FERROCARRIL de Iquique á la Noria.

Lima, á 1º de Noviembre de 1860.

En consideracion á los importantes beneficios que debe producir á la industria y al comercio de la República, el establecimiento de un ferro-carril del puerto de Iquique á las salitreras de Tarapacá, y á que no conviene á los intereses del Estado que el Gobierno garantice los productos de dicho camino; se admiten las propuestas que hacen D. José Maria Costas y D. Federico Pezet en los términos siguientes:

1º Se construirá por los expresados individuos, un ferrocarril desde el puerto de Iquique hasta las salitreras de la Noria y las demas que estén comprendidas en un rádio de tres leguas, debiendo ser impulsados los carros por máquinas de locomocion.

2º Se dará principio á la obra dentro del término de 20 meses, contados desde la fecha de este decreto, y quedará concluida, á mas tardar, á los cuarenta meses, salvos los casos fortuitos que pudiesen paralizar ó entorpecer los trabajos.

3º El camino se construirá con toda la solidez que requiere su objeto, debiendo pesar los rieles cuando ménos sesenta libras por cada yarda lineal. Los durmientes serán de roble ó de otra madera de igual solidez y duracion y tendrán á lo menos siete piés ingleses de largo, ocho pulgadas de ancho y cuatro y media de grueso. Los cepos, remaches y demas piezas tendrán la fuer-

za y solidez correspondiente para que el tráfico se haga con la mayor seguridad. El Gobierno dispondrá que el camino sea reconocido por los ingenieros que nombre antes que se ponga en servicio y mandará practicar igual reconocimiento cada vez que lo juzgue conveniente.

4º Los empresarios podrán extender ramales ó ramificaciones, desde cualquier punto de la línea principal hasta los lugares que crean conveniente, debiendo observarse, respecto de estas ramificaciones, las mismas disposiciones dictadas para la línea principal.

5º El Gobierno concede gratuitamente á la empresa, por el término de noventa y nueve años, el uso de los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y el tránsito de sus trenes. Si la empresa nececitase de algunos terrenos municipales, ó de particulares, para términus, estaciones ó depósitos, el Gobierno le facilita-

les necesarios para construir, reparar y conservar el camino quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal, durante el tiempo del privilegio; y los víveres que se introduzcan del extranjero para la manutencion de los trabajadores, gozarán de la misma exencion por solo el tiempo que dure la construccion del camino.

8º Quedan tambien exceptuados del servicio militar los empleados y peones del ferrocarril y sus dependencias.

9º No se exigirá á la empresa ninguna contribucion, sea ordinaria ó extraordinaria, directa ó indirecta, durante el tiempo del privilegio.

10. Se permite á la empresa construir en el puerto de Iquique un muelle que corresponda al términus del ferrocarril, observándose las precauciones que la Aduana de aquel puerto tenga á bien determinar para resguardo de los intereses fiscales.

11. La empresa podrá emplear sus propios peones para el desembarque de todos los materiales, útiles y víveres destinados al ferrocarril, y para el trasporte de estos á sus almacenes.

12. El máximun del flete que cobrará la empresa por cada quintal de carga que se trasporte por el camino, será de uno y medio centavos de peso por cada milla; y por el pasaje de las personas no cobrará mas de cuatro centavos por milla, por cada asiento en los wagones de primera clase y dos por los de segunda. Con arreglo á esta base, formará dicha empresa la tarifa de fletes y pasajes, y la someterá á la aprobacion del Go-

bierno, no pudiendo, sin licencia de este, hacer en ella alteracion alguna.

13. Las tropas, los empleados civiles y militares que marchen en comision del servicio y las balijas del correo, se trasportarán gratis; y las cargas pertenecientes al Gobierno abonarán solo la mitad del flete, debiendo las autoridades tomar las medidas necesarias para que no se abuse de esta concesion.

14. Concluida la obra, la empresa someterá á la aprobacion del Gobierno un reglamento para el mejor servicio y arreglo del camino y del tráfico, el cual se hará cumplir en todas sus partes por las autoridades de la provincia.

15. La empresa no será responsable de los daños que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderías que conduzcan los trenes; pero si

las leyes de la República permiten á los peruanos, para obtener justicia y defender sus derechos. Pueden tambien obligar é hipotecar, con la misma condicion, el camino y sus enseres, para adquirir caudales aplicables á la empresa; pero les es prohibido absolutamente trasmitir sus derechos á un Gobierno extranjero.

17. Cuando los expresados individuos quieran usar de la facultad que se les concede en el artículo anterior, darán anticipadamente aviso al Gobierno, y si este quisiere tomar á su cargo la empresa, será preferido por el tanto á cualesquiera otros.

18. En caso que posteriormente se reconozca la posibilidad y conveniencia de establecer comunicacion por vias ferreas entre las caletas de Pisagua, Mejillones ó cualesquiera otras y sus respectivas salitreras, D. José Maria Costas y D. Federico Pezet serán preferidos para la construccion y explotacion de esas vias, en los términos que oportunamente se estipulen.

19. Los empresarios no podrán ocuparse de la explotacion y comercio de salitres por su cuenta ni por cuenta agena.

Expídase la patente respectiva, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

(Per. Nº 33 t. 39.)

TRAZO del ferrocarril de Arequipa.

Lima, Noviembre 6 de 1860.

Nómbrase una comision compuesta de los ingenieros D. Federico Blume y D. Manuel Echegaray, para que en vista de los trabajos hechos por el ingeniero Van Hipel, practiquen un nuevo reconocimiento de los terrenos comprendidos entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa, para determinar la línea en que debe establecerse un ferrocarril entre ambos puntos, y formen el presupuesto de su costo, remitiendo estos trabajos al Ministerio con el respectivo informe.

Pase este expediente al primero de dichos ingenieros para su cumplimiento y comuníquese al segundo.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

(Per. N. 28 t. 42.)

entre el puerto de Islay y esa ciudad, para determinar la línea en que debe establecerse un ferrocarril entre ambos puntos y formar el presupuesto de su costo, remitiendo estos trabajos al Ministerio con el respectivo informe.

Lo que comunico a US. á fin de que expida las órdenes necesarias para su cumplimiento, previniéndole que al ingeniero Blume, que marchará á ese Departamento tan luego que concluya otra comision que va á desempeñar en Tacna, se le ha entregado el expediente de la materia.

Dios guarde á US.—MORALES.

(Per. Nº 33 t. 39.)

TARIFA del ferrocarril de Arica á Tacna.

Habiéndose dado parte al Prefecto de Moquegua, de que la empresa del ferrocarril de Tacna á Arica habia alterado el precio de los pasajes, sin dar el respectivo aviso á la autoridad, el Gobierno ha expedido la siguiente resolucion:

Lima, Enero 7 de 1861.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: que el Gobierno por resolucion de 15 de Junio de 1859, redujo por via de ensayo, á la mitad el valor de los pasajes y fletes señalados en la tarifa del ferrocarril de Arica á Tacna, con el objeto de que esta diminucion, aumentando el nú-

mero de pasajeros y mercaderias, aumentase tambien los productos de la empresa, y se librase el Estado del gravámen que sufre con la garantia del seis y medio por ciento, sobre el capital de dos millones de pesos á que se obligó en el contrato primitivo celebrado con D. José Hegan; que puesta en observancia esta medida, el representante de los empresarios reclamó de ella y solicitó que se suspendiesen sus efectos, mientras consultaba á dichos empresarios que se hallaban en Lóndres: que el Gobierno, accediendo á esta solicitud por decreto de 8 de Noviembre del mismo año, señaló al expresado agente el término de cuatro meses, para que recibiese las instrucciones necesarias, á fin de acordar en consecuencia lo que mas conviniese á los intereses del Estado, del público y de los mismos empresarios: que comunicada esta disposicion al agente del ferrocarril de Tacna, restableció la antigua tarifa, so-

tervenir en los arreglos económicos de esta empresa, que afectan necesariamente los intereses del Fisco, por la garantia del seis y medio por ciento que ya se ha mencionado: *se dispone* que vuelva á ponerse en observancia, en todas sus partes, el citado decreto de 15 de Junio, por el término de un año, que empezará á correr desde el 1º del entrante; cuidando el Prefecto de Moquegua de que por ningun motivo ni bajo pretexto alguno sea eludida esta disposicion.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —MORALES.

(Per. N. 14 t. 40.)

INTERVENCION oficial en fos ferrocarriles del Callao y Chorrillos.

Lima á 11 *de Enero de* 1861.

Señor D. Pedro Candamo.

Las frecuentes desgracias que se han experimentado y las mayores que puedan sufrirse en la marcha de los trenes, por los obstáculos que á cada instante se presentan en la via, hacen indispensable y muy urgente la precaucion de cercar el camino. No ha debido, pues, la empresa demorar por mas tiempo esta medida que es indispensable adoptar, para la seguridad de los pasajeros; y S. E. me ordena prevenir á U., como empresario de ambas líneas, que dentro de

un breve término, las haga cercar, de manera que no se destruya el cerco con facilidad por las bestias, como ha sucedido en otras ocasiones.

Dios guarde á U.—MANUEL MORALES.

(Per. N. 4 t. 40.)

Lima, á 11 de Enero de 1861.

Señor Director de Obras Públicas.

Notándose en la marcha de los trenes, en ambas líncas, del ferrocarril, un movimiento desigual, que manifiesta la desnivelacion que ha sufrido el terreno; S. E. el Presidente dispone que nombre US. un ingeniero de Estado, para

LEY que autoriza la construccion del ferro-carril de Ica á Pisco.

EL CIUDADANO ANTONIO ARENAS, PRESIDENTE DEL CONGRESO.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA

CONSIDERANDO:

1º Que uno de los principales embarazos que se oponen al desarrollo de la industria nacional, es la falta de vias de comunicacion;

2º Que debe por todos medios procurarse la construccion de caminos de fierro, que acercando las distancias faciliten las transacciones mercantiles, y contribuyan eficazmente al progreso nacional;

3º Que la falta de capitales en el pais exige se ofrezca á los que acometan tales empresas, un mínimun de interés por los que se empleen en ellas, ó se adopten otros medios que, conciliando los intereses de los negociantes y los de la Nacion, sirvan de estímulo á los que intenten llevar á cabo estas obras, atrayendo así á nuestro territorio capitales extranjeros.

4º Que habiéndose levantado los planos y formado el presupuesto del camino de fierro proyectado entre la ciudad de Ica y el puerto de Pisco, por órden del Supremo Gobierno, se han manifestado las facilidades que la obra presenta en su realizacion y costo total.

DA LA LEY SIGUIENTE:

Art. único. Se autoriza al Poder Ejecutivo para que contrate la construccion de un camino de fierro, entre la ciudad de Ica y el puerto de Pisco, ofreciendo á la empresa, por el término de veinticinco años, una garantia de 6 por ciento de interés, sobre la cantidad expresada en el presupuesto formado por los ingenieros del Estado.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dado en Lima, á treinta de Enero de mil ochocientos sesenta y uno.—MIGUEL DÉL CARPIO, Presidente del Senado.—ANTONIO ARENAS, Presidente de la Cámara de Diputados.—JOSÉ HERMÓGENES CORNEJO, Senador Secretario.—EVARISTO GOMEZ SANCHEZ, Diputado Secretario.

FERROCARRIL de Jauja.

República Peruana.—Secretaria del Congreso.—Lima, 11 *de Abril de* 1861.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

El Presidente del Congreso, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, ha promulgado en esta fecha la resolucion de 31 de Febrero último, por la que se autoriza al Gobierno para que mande hacer los gastos que ocasionen los estudios necesarios á la plantificacion de un ferrocarril entre esta capital y el valle de Jauja.

Tenemos el honor de comunicarlo á US., acompañándole el original de dicha ley, á fin de que se sirva hacerla imprimir en el periódico oficial y expedir las órdenes correspondientes para su cumplimiento.

Dios guarde á US.—José H. Cornejo, Evaristo Gomez Sanchez.

EL CIUDADANO ANTONIO ARENAS
Presidente del Congreso,

Por cuanto el Congreso, permaneciendo inflexible á las observaciones hechas por el Poder Ejecutivo, ha dado la resolucion siguiente:

Lima, Febrero 13 *de* 1861.

Excmo. señor.

El Congreso autoriza á V. E. para que mande hacer los gastos que ocasionen los estudios necesarios á la plantificacion de un ferrocarril entre esta capital y el valle de Jauja; y para que, en caso de resultar practicable, disponga que se provoquen, con tal objeto, propuestas en Europa y en los Estados Unidos, ofreciéndose la garantia del seis por ciento de interés anual, sobre los capitales que se inviertan en dicha obra.

Lo comunico á V. E. para su cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—MIGUEL DEL CARPIO, Presidente del Senado.—ANTONIO ARENAS, Pre-

NAS, Presidente del Congreso.—JOSÉ H. CORNEJO, Secretario del Senado.—EVARISTO GOMEZ SANCHEZ, Diputado Secretario.

(Per. N. 32 t. 40.)

HABITACIONES en el ferrocarril de Lima al Callao.

Lima, 16 *de Setiembre de* 1861.

En un expediente promovido por D. Tomás Vivero, como accionista del ferrocarril de Lima al Callao, pidiendo la reconsideracion del decreto de 16 de Octubre de 1860, en que se concede á los empresarios que construyan habitaciones al rededor del terminus de San Juan de Dios; S. E. el Presidente se ha servido resolver lo que sigue:

Lima á 16 *de Setiembre de* 1861.

Visto de nuevo este expediente, con lo expuesto en los anteriores informes, y teniendo en consideracion: que el Gobierno, por el artículo cuarto de la contrata celebrada con la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, se obligó á proporcionar á esta gratuitamente el terreno necesario para terminus en esta capital: que en cumplimiento de esta obligacion le adjudicó el local del convento supreso de San Juan de Dios, que se creyó el mas aparente para el objeto: que aunque la parte de este mismo local, en la que la

Lima, Febrero 13 de 1861.

Excmo. señor.

El Congreso autoriza á V. E. para que mande hacer los gastos que ocasionen los estudios necesarios á la plantificacion de un ferrocarril entre esta capital y el valle de Jauja; y para que, en caso de resultar practicable, disponga que se provoquen, con tal objeto, propuestas en Europa y en los Estados Unidos, ofreciéndose la garantia del seis por ciento de interés anual, sobre los capitales que se inviertan en dicha obra.

Lo comunico á V. E. para su cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—Miguel del Carpio, Presidente del Senado.—Antonio Arenas, Presidente de la Cámara de Diputados.—José H. Cornejo, Secretario del Senado—Evaristo Gomez Sanchez, Diputado Secretario.

Al Excmo. señor Presidente de la República.

Por tanto: y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Presidente de la República; en observancia de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitucion, mando se imprima, publique y circule, y se comunique al Ministerio de Gobierno y Obras Públicas, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Casa del Congreso en Lima, á once de Abril de mil ochocientos sesenta y uno.—Antonio Are-

empresa se propone fabricar habitaciones para el público, estaba destinada á depósito de bestias, carros y artículos toscos, ha arrendado con este fin otro local menos central, cuya medida en nada perjudica al buen servicio del ferrocarril: que la fábrica que pretende hacer la misma empresa en la parte exterior del local que sirve de terminus, lejos de ser perjudicial á la Nacion, va á proporcionarle al público habitaciones cómodas y á servir de ornato á la capital, quedando á beneficio del Estado cuando se cumpla el término de noventa y nueve años que debe durar la propiedad de los empresarios, conforme al artículo segundo de la contrata; llévese á debido efecto lo resuelto en 16 de Octubre del año próximo pasado.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —MORALES.

(Per. N. 19 t. 41.)

á efecto, en los términos y bajo las condiciones siguientes:

1ª El camino se construirá con arreglo al plano y presupuesto formados por el ingeniero D. Mariano Alleon y rectificados por los ingenieros Mr. Gerrit S. Backus y Mr. J. Davis.

2ª La cantidad de un millon doscientos veinte y seis mil pesos (1.226.000 $,) á que asciende el presupuesto de esta obra, se dividirá en dos mil cuatrocientas cincuenta y dos acciones (2.452) de á quinientos pesos (500 $) cada una, las que se ofrecerán al público, señalándose para esto el plazo de cuatro meses. Si vencido este término, el público no llegase á tomar todas las acciones, asumirá el Gobierno las que queden.

3ª Dos tercias partes del valor de estas acciones se entregarán anticipadamente para costear el material que debe emplearse en la obra, y el resto se cubrirá á los seis meses de hecha la primera entrega.

4ª El Gobierno garantiza á los accionistas particulares el interés del seis por ciento anual, sobre el capital que representen sus acciones, conforme á lo dispuesto en la citada ley.

5ª Los accionistas remitirán, en los plazos indicados, el valor de sus acciones á la Direccion del Crédito Público, donde se depositarán en una caja especial de tres llaves, de las cuales una tendrá el Director, otra el Prior del Tribunal del Consulado y otra el Director de Obras Públicas.

6ª Una comision compuesta del mismo Director de Obras Públicas, del de la Casa de Moneda de esta capital, del Prior del Tribunal del Con-

sulado y dos personas distinguidas, que elegirán los accionistas particulares á pluralidad de votos, se encargará de manejar los fondos destinados á la obra y de facilitar los medios de su ejecucion. En el caso de que todas las acciones de la empresa fuesen tomadas por el Gobierno, la comision solo se compondrá de los tres funcionarios indicados.

7ª El ingeniero que se nombre para dirigir la obra, comprará en Europa, con intervencion de los respectivos Ministros de la República, el material que debe emplearse en ella, y contratará á los operarios que se necesiten, dentro ó fuera del pais.

8ª El Gobierno proporcionará á la empresa los terrenos del Estado que sean necesarios para la plantificacion del camino, sus terminus y ramificaciones, y la empresa abonará, conforme á la ley, el valor de los terrenos particulares que sean

13. La comision directiva, con vista de los datos necesarios, presentará al Gobierno, seis meses antes de la conclusion del camino, la tarifa de pasajes y del trasporte de mercaderias.

14. La correspondencia pública, sus conductores, las tropas y demas militares que viajen en servicio de la Nacion, serán trasportados gratuitamente.

15 Para la compra de materiales y demas gastos que sea preciso hacer en el extranjero ó el Perú, el Gobierno girará libramiento contra los consignatarios del guano ó contra las tesorerias fiscales, hasta la suma que importen las acciones.

16. Los accionistas nombrarán por mayoria absoluta de votos, los empleados que sean indispensables para la administracion de los fondos que produzca el ferrocarril; pero si todas las acciones fuesen tomadas por el Gobierno, creará este una tesoreria especial con el mismo objeto, dotándola con los empleados necesarios.

17. Los productos del camino, deducidos los gastos que ocasione su conservacion, se distribuirán proporcionalmente cada año ó cada semestre entre todos los accionistas, por la misma comision de que habla la cláusula sexta; y si la parte que en ellos cupiese á los accionistas particulares, no alcanzase á cubrir el interés del seis por ciento anual, sobre el capital de sus acciones, se les completará el déficit de los fondos fiscales.

18. Los accionistas por sí ó por medio de apoderado, se reunirán en esta capital para elegir los dos individuos que deben representarlos en la comision directiva; igual reunion tendrán para

nombrar en su oportunidad los empleados que han de administrar los productos del camino, y cada vez que sea necesario tratar de asuntos que interesen á la empresa.

19. Para las elecciones ó decisiones de la sociedad de accionistas, se necesita la mayoria absoluta de votos; debiendo contarse estos votos, no por el número de individuos, sino por el de acciones, es decir, que cada accionista tendrá en la sociedad tantos votos cuantas sean las acciones que haya tomado en la empresa.

20. La empresa goza de privilegio exclusivo por el término de veinte y cinco años, y de la propiedad por el de ciento. Vencido este último término, el camino con todos sus útiles y enseres, pasará al dominio absoluto de la Nacion.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —MORALES.

(Por. N. 40 t. 41.)

mo pasado reciba de D. Tomás Vivero la cantidad que debe exhibir por las dos acciones que solicita tomar en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, debiendo las personas que quieran tomar iguales acciones ocurrir en adelante directamente á la misma Direccion y hacer sus enteros ante el jefe de ella, quien hará depositar el dinero en arca separada, como se previene en el citado decreto, dándose á los accionistas la correspondiente constancia, prévia la inscripcion de sus nombres en la razon que debe formarse en dicha oficina. — Publíquese. — Rúbrica de S. E. — MORALES.

(Per. N. 1 t. 42.)

Lima, Diciembre 31 *de* 1861.

Siendo conveniente nombrar en la ciudad de Ica una persona que se encargue de recaudar el valor de las acciones que se tomen por los vecinos de esa provincia en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, y mereciendo la entera confianza del Gobierno para desempeñar esta comision el Diputado D. José Boza, que ha manifestado un vivo interés por la realizacion de dicha obra; se le autoriza para que recaude las expresadas sumas, y las remita á la Direccion del Crédito Público, como está mandado. — Comuníquese y publíquese. — Rúbrica de S. E. — MORALES.

(Per. N. 1 t. 42.)

Lima, Febrero 11 *de* 1862.

Habiendo resuelto el Gobierno por decreto de 30 de Noviembre último que se proceda á la construccion de un ferrocarril de Pisco á Ica, é invitado á las personas que quieran tomar acciones en la empresa, señalándoles el término de cuatro meses para que enteren las dos terceras partes de su valor en la Direccion del Crédito Público, y estando autorizado el Ejecutivo por resolucion legislativa de 11 de Abril último, para contratar esta obra en los términos mas ventajosos al Estado; se dispone, que cuando haya expirado dicho plazo, la expresada Direccion dé cuenta al Ministerio, del número de acciones que se hayan tomado, á fin de que en vista del monto

Lima, Febrero 18 *de* 1862.

Aprúebase el modelo que ha presentado la Direccion del Crédito Público de los títulos de inscripcion que deben darse á las personas que tomen acciones en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, los que deberán litografiarse, encuadernarse en libros, para la confrontacion que se ha de hacer con los codos y firmarse por los mismos funcionarios que, conforme á la cláusula 5ª del decreto de 30 de Noviembre último, deben conservar las llaves de la caja, donde se deposite el valor de las acciones. Prevéngase á la misma Direccion que los gastos que esto demande, salgan de los fondos destinados á la obra, y que se lleve de ellos una cuenta separada. Comuníquese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

(Per. N. 14 t. 42.)

BASES para el ferrocarril de Islay á Arequipa.

Lima, Febrero 26 *de* 1862.

Habiéndose terminado el estudio del trazo preliminar del ferrocarril proyectado entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa, por los ingenieros D. Manuel Mariano Echegaray y D. Federico Blume, que han calculado el costo total de esta obra en diez millones ciento setenta mil

seiscientos treinta y seis pesos, y estando autorizado el Gobierno, por resolucion legislativa de 9 de Octubre de 1860, para celebrar la contrata de dicho ferrocarril en los términos y condiciones mas convenientes á los intereses del pais, se resuelve:

Art. 1º El Gobierno contratará, dentro ó fuera del pais, la construccion de un ferrocarril entre el puerto de Islay y la ciudad de Arequipa.

Art. 2º Para facilitar los trabajos se habilitará, si fuere necesario, la caleta de Mejia para el desembarque de todo el material destinado al camino, pudiendo comenzar la construccion, si se creyere conveniente, desde la referida caleta hasta Arequipa, y al mismo tiempo hasta Islay.

Art. 3º Se introducirán libres de derechos por la caleta de Mejia ó por el puerto de Islay, se-

los accionistas el seis por ciento de los capitales que pongan.

Art. 7º Si vencido el plazo señalado en el artículo 4º, no se hubiesen presentado accionistas, el Gobierno procederá á la construccion del camino como mejor convenga á los intereses del pais.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

(Per. N. 14 t. 42.)

ACCIONES para el ferrocarril de Ica á Pisco.

Direccion del Crédito Nacional.—Lima, Abril 14 *de* 1862.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

El plazo señalado para tomar acciones en el ferrocarril de Pisco á Ica, mandado construir por decreto de 30 de Noviembre de 1861, ha finalizado el 11 del presente, hasta cuyo dia han ocurrido á esta Direccion las personas que constan de la lista que tengo el honor de incluir á US., siendo once las acciones que se han tomado en dicho ferrocarril y cuyas dos terceras partes entregadas, ascienden á tres mil seiscientos sesenta y seis pesos cuatro y medio reales.

El Sr D. D. Francisco de Paula Boza, encargado especial para recibir las acciones de la provincia de Ica, no ha pasado á esta Direccion noticia alguna del número de ellas, á pesar de que

se le dirigió al efecto la correspondiente comunicacion, con fecha 26 de Marzo último.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de US., permitiéndome indicar que seria conveniente la próroga del tiempo señalado para las suscripciones á dicho ferrocarril, por todo aquel que juzgase necesario, en consideracion á que muchos de los hacendados de la provincia de Ica no son partícipes en la empresa porque aun no han recogido sus cosechas, que les facilita la suscricion á dicha via férrea.

Dios guarde á US.—S. M.—TOMÁS DE VIVERO.

RAZON DE LAS PERSONAS QUE HAN TOMADO ACCIONES EN EL FERROCARRIL DE PISCO Á ICA.

Lima, Abril 15 *de* 1862.

Habiéndose reunido hasta la fecha solamente once acciones en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, y deseando el Gobierno no privar de los beneficios que esta debe producir á muchas personas que por falta de numerario no han podido inscribirse en el número de los accionistas; se proroga á tres meses mas el plazo de cuatro meses señalado en decreto de 30 Noviembre último, para tomar acciones en la indicada empresa.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

(Per. N. 24 t. 42.)

PROROGA para el ferrocarril de Iquique á la Noria.

Excmo. Señor.

Federico Pezet y Tirado, por sí y á nombre de la empresa del ferrocarril de Iquique, que represento, ante V. E. respetuosamente expongo: que habiendo tocado con obstáculos imprevistos en los trabajos preliminares del ferrocarril de Iquique á las Salitreras de la Noria, y habiendo demandado mucho tiempo la delineacion definitiva del camino y el presupuesto detallado de la obra, no ha sido posible á la empresa empezar á construir dicho

camino dentro del plazo señalado en el supremo decreto de 10 de Noviembre de 1860. Por tanto y en atencion á la importancia nacional de esta línea ferrea, á los constantes esfuerzos de los empresarios que la iniciaron y están para realizarla, despues de haber empleado en los estudios y trabajos preliminares que eran de necesidad, una suma de dinero bastante fuerte;

A V. E. suplico se digne concedernos una próroga de diez meses para dar principio á la colocacion de los rieles entre Iquique y la Noria. Es justicia etc. —Lima, á 23 de Julio de 1862. —Excmo. Señor, —FEDERICO PEZET Y TIRADO.

Lima, Agosto 12 de 1862.

En atencion á las razones expuestas por el recurrente, se proroga á diez meses mas el plazo

propuso el Gobierno al dictar la resolucion de 30 de Noviembre último, sobre la construccion del ferrocarril de Pisco á Ica, por medio de una sociedad de accionistas, por no haberse reunido hasta ahora mas de 19 acciones, apesar de haberse vencido con exceso el plazo que se señaló al efecto; y estando autorizado el Gobierno por la ley de 11 de Abril del año próximo pasado, para contratar esta obra, invítense dentro ó fuera del pais, á las personas que quieran emprenderla, señalándose el término de seis meses para que dirijan sus propuestas al Gobierno, quien garantiza á los empresarios, por el término de veinte y cinco años, el interés del seis por ciento sobre la cantidad de 1.226.000 pesos, á que asciende el presupuesto formado por los ingenieros, conforme á lo dispuesto en la citada ley.

Publíquese.—Rúbrica de S. E.—MORALES.

(Per. N. 26 t. 43.)

FERROCARRIL de sangre en Lima.

En vista de las solicitudes que D. Manuel Magan y Santiago y D. H. M. Coloy han elevado al Gobierno pidiendo privilegio para establecer en las calles de esta capital ferrocarriles, denominados de sangre; S. E. el Presidente ha expedido la resolucion siguiente:

Lima, Octubre 7 de 1862.

No siendo los ferrocarriles de sangre un descubrimiento nuevo, no ha lugar al privilegio que solicitan los recurrentes, quienes pueden plantificar en esta capital el que se proponen, bajo las condiciones siguentes:

1ª El ancho de las vias será de cinco piés ingleses.

2ª Los rieles se colocarán al nivel de los empedrados, de modo que los coches particulares puedan pasar sobre ello en todas direceiones sin el mas pepueño obstáculo.

3ª Los rieles se pondrán al borde de las acéquias, donde las haya, y en las calles que no las tengan, se colocarán en el centro.

4ª En la colocacion de los rieles se evitarán

daños que maliciosamente ó por descuido cometan sus dependientes, sin perjuicio de la accion que la justicia debe ejercer sobre los criminales.

8ª Todas las cuestiones que se suscitaren entre las autoridades y la empresa y entre esta y los particulares, se decidirán por las vias y en la forma que determinan las leyes del pais, sin que sea permitido á los empresarios, sea cual fuese su nacionalidad, ocurrir á otros medios que los que las mismas leyes franquean á los peruanos.

9ª Si hubiese coches de primera y segunda clase, el precio que se cobre por cada asiento de los primeros, no excederá de dos reales, y por el de los segundos, solo se exigirá la mitad.

10. Ninguna línea se pondrá en ejercicio, miéntras no sea reconocida y aprobada por tres ingenieros que designe el Director de Obras Públicas, á quien se dará aviso anticipadamente quedando los infractores sujetos á la multa de mil pesos.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —MORALES.

(Per. N. 28 t. 43.)

CONGRESO PERUANO.

LEY que dió 6 por ciento al ferrocarril de Iquique á la Noria.

Lima, Noviembre 19 de 1862.

El Congreso ha concedido á los empresarios

del ferrocarril de Iquique á las Salitreras de la Noria, la garantía del seis por ciento sobre el capital que se invierta en su construccion, solo hasta la cantidad de un millon setecientos mil pesos (1.700.000 $;) previniendo al Poder Ejecutivo, que los sueldos y demas gastos necesarios para la construccion y administracion del camino, se arreglarán de acuerdo con el Gobierno.

Lo comunicamos á V. E. para su conocimiento y demas fines.

Dios guarde á V. E.—Miguel del Carpio, Presidente del Senado.—José Maria Perez, Presidente de la Cámara de Diputados.—Francisco Chavez, Senador Secretario.—Epifanio Serpa, Diputado Secretario.

Excmo. Sr. Presidente de la República.

Lima, Noviembre 28 de 1862.

Cúmplase, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—Arenas.

(Per. N. 32 t. 43.)

ACCIONES del ferrocarril de Pisco á Ica.

Lima, Noviembre 26 de 1862.

Habiendo quedado sin efecto la resolucion de 30 de Noviembre del año próximo pasado, sobre la construccion de un ferrocarril de Pisco á Ica, por medio de una sociedad de accionistas, por no

haber podido reunirse mas de 19 acciones; y estando dispuesto por resolucion de 30 de Setiembre último, que se lleve á efecto esta obra por medio de contrata; se resuelve que á las personas que han tomado acciones se les devuelva, si lo exigiesen, las cantidades que entraron en la Direccion del Crédito Público; y á las que no exijan esta devolucion, se les reconozca por el empresario que contrate la obra, como partcipes en la empresa, en proporcion al monto de sus acciones, con la calidad de que completen en su oportunidad el valor prefijado á cada una de ellas por el citado decreto de 30 de Noviembre.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —ARENAS.

(Per. N. 36 t. 43.)

LEY sobre el ferrocarril de Pisco á Ica.

CONGRESO PERUANO.

Lima, Diciembre 1º *de* 1862.

Excmo. Señor.

El Congreso ha resuelto que V. E. proceda desde luego á admitir la propuesta que sea mas conveniente, entre las que se hayan presentado, conforme á los fines y sin contrariar las condiciones de la ley de 31 de Enero de 1861, para la plantificacion de un ferrocarril entre el puerto de Pisco y la ciudad de Ica.

del ferrocarril de Iquique á las Salitreras de la Noria, la garantía del seis por ciento sobre el capital que se invierta en su construccion, solo hasta la cantidad de un millon setecientos mil pesos (1.700.000 $;) previniendo al Poder Ejecutivo, que los sueldos y demas gastos necesarios para la construccion y administracion del camino, se arreglarán de acuerdo con el Gobierno.

Lo comunicamos á V. E. para su conocimiento y demas fines.

Dios guarde á V. E.—Miguel del Carpio, Presidente del Senado.—José Maria Perez, Presidente de la Cámara de Diputados.—Francisco Chavez, Senador Secretario.—Epifanio Serpa, Diputado Secretario.

Excmo. Sr. Presidente de la República.

cumplimiento, regístrese en la Direccion de Obras Públicas y publíquese.—Rúbrica de S. E.—ARENAS.

(Per. N. 23 t. 44.)

PROYECTO

Presentado por el Director General de Obras Públicas para celebrar un contrato con el objeto de construir un ferrocarril desde la ciudad de Arequipa hasta el puerto de Mejia ó Islay, conforme con las leyes de 2 de Octubre de 1860 y 28 de Enero de 1862.

1º El Gobierno concede á D. Patricio Gibson el derecho de formar una compañia que se denominará Compañia del Ferrocarril de los Departamentos del Sur, con el objeto de construir y explotar un camino de fierro desde la costa comprendida entre el puerto de Islay y el de Mejia que designe el Gobierno, hasta la ciudad de Arequipa.

2º El empresario D. Patricio Gibson ofrecerá acciones al público por el término de seis meses, dando la preferencia á los ciudadanos del Perú. Dividirá la empresa en 20,000 acciones.

3º El empresario Gibson presentará á la aprobacion del Gobierno los estudios de la compañia. Una vez aprobados, no podrá hacer variacion sin acuerdo y consentimiento de la junta directiva que se establezca.

4º En esta compañia se observarán las leyes del Perú, aun cuando la mayoria de accionistas la formen extranjeros.

5º La compañia cede á la Nacion la propiedad

Lo comunicamos á V. E. para su cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—José Silva Santistevan, Vicepresidente del Senado.—José Maria Perez, Presidente de la Cámara de Diputados. — Francisco Chavez, Senador Secretario. — Epifanio Serpa, Diputado Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, á 2 de Diciembre de 1862.

Cúmplase, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—Arenas.

(Per. N. 36 t. 43.)

LEY sobre el ferrocarril de Jauja.

cumplimiento, regístrese en la Direccion de Obras Públicas y publíquese.—Rúbrica de S. E.—ARENAS.

(Per. N. 23 t. 44.)

PROYECTO

Presentado por el Director General de Obras Públicas para celebrar un contrato con el objeto de construir un ferrocarril desde la ciudad de Arequipa hasta el puerto de Mejia ó Islay, conforme con las leyes de 2 de Octubre de 1860 y 28 de Enero de 1862.

1º El Gobierno concede á D. Patricio Gibson el derecho de formar una compañia que se denominará Compañia del Ferrocarril de los Departamentos del Sur, con el objeto de construir y explotar un camino de fierro desde la costa comprendida entre el puerto de Islay y el de Mejia que designe el Gobierno, hasta la ciudad de Arequipa.

2º El empresario D. Patricio Gibson ofrecerá acciones al público por el término de seis meses, dando la preferencia á los ciudadanos del Perú. Dividirá la empresa en 20,000 acciones.

3º El empresario Gibson presentará á la aprobacion del Gobierno los estudios de la compañia. Una vez aprobados, no podrá hacer variacion sin acuerdo y consentimiento de la junta directiva que se establezca.

4º En esta compañia se observarán las leyes del Perú, aun cuando la mayoria de accionistas la formen extranjeros.

5º La compañia cede á la Nacion la propiedad

—Francisco Chavez, Senador Secretario.—Benigno de la Torre, Diputado Secretario.

Excmo. Señor Presidente de la República.

Lima, Enero 29 de 1863.

Cúmplase y publíquese.—Rúbrica de S. E. —Arenas.

(Per. N. 15. t. 44.)

PAGO de gastos para el ferrocarril de Jauja.

En el expediente relativo al trazo preliminar del ferrocarril de Lima á Jauja, ha expedido S. E. el Presidente la siguiente resolucion:

Lima, Febrero 20 de 1863.

Siendo conveniente que se proceda al estudio

[redacted]

cumplimiento, regístrese en la Direccion de Obras Públicas y publíquese.—Rúbrica de S. E.—ARENAS.

(Per. N. 23 t. 44.)

PROYECTO

Presentado por el Director General de Obras Públicas para celebrar un contrato con el objeto de construir un ferrocarril desde la ciudad de Arequipa hasta el puerto de Mejia ó Islay, conforme con las leyes de 2 de Octubre de 1860 y 28 de Enero de 1862.

1º El Gobierno concede á D. Patricio Gibson el derecho de formar una compañia que se denominará Compañia del Ferrocarril de los Departamentos del Sur, con el objeto de construir y explotar un camino de fierro desde la costa comprendida entre el puerto de Islay y el de Mejia que designe el Gobierno, hasta la ciudad de Arequipa.

2º El empresario D. Patricio Gibson ofrecerá acciones al público por el término de seis meses, dando la preferencia á los ciudadanos del Perú. Dividirá la empresa en 20,000 acciones.

3º El empresario Gibson presentará á la aprobacion del Gobierno los estudios de la compañia. Una vez aprobados, no podrá hacer variacion sin acuerdo y consentimiento de la junta directiva que se establezca.

4º En esta compañia se observarán las leyes del Perú, aun cuando la mayoria de accionistas la formen extranjeros.

5º La compañia cede á la Nacion la propiedad

del ferrocarril, términos material, volante, almacenes y talleres, en buen estado, despues de noventa y nueve años, que principiarán á contarse el dia en que la primera locomotora recorra toda la línea. Cinco años antes de que espire el término de los noventa y nueve años, el Gobierno tendrá derecho de intervenir para que con las entradas del ferrocarril se hagan las composturas y reparaciones necesarias en la via, términos, talleres y material volante, de suerte que cuando el camino pase á ser propiedad del Estado, pueda continuar su explotacion sin necesidad de gastos extraordinarios.

6º El Gobierno concede á la compañía la garantía de 7 por ciento por el término de veinte años sobre el capital de $ 10.270,636, si la línea principia del puerto de Islay y termina en la ciudad de Arequipa; pero si el Gobierno cree conveniente el que la línea parta del puerto de Me-

macenes, talleres con su respectiva maquinaria, material volante en el número y calidad determinado en el presupuesto formado por los ingenieros Echegaray y Blume.

10. Serán despachados libres de derechos todos los artículos destinados para la construccion y conservacion de la línea y sus términos, sujetándose para el despacho á los reglamentos de aduana. Si los jefes de la aduana ó el interventor fiscal creyeren que los artículos destinados para la explotacion y conservacion del ferrocarril, talleres y términos, cuando esté ya en completo uso, fueren excesivos, se hará examinar el caso por dos ingenieros del Estado. Si la opinion de estos no fuere acorde con la de la empresa, se nombrará un ingeniero elegido á la suerte entre cuatro de los ingenieros del Estado que designe la empresa y la decision de esta será la que valga.

11. Tambien se despacharán libres de derechos los víveres durante el término de la construccion. Se consideran como víveres la carne fresca, seca ó salada, papas, arroz, frejoles, manteca, garbanzos, pescado seco, galletas y harina. La cantidad se calculará en proporcion al número de trabajadores, tomando por norma una racion de armada.

12. Por el término de veinte años nadie podrá establecer otra línea que pase por los mismos puntos.

13. Se darán grátis los terrenos de propiedad del Estado necesarios para la via y términos. Los terrenos de propiedad particular se pagarán por la empresa, cuidando el Gobierno de que se

haga la expropiacion por causa de utilidad pública.

14. El Gobierno concederá toda la proteccion posible, como si fuera obra del Estado.

15. La empresa tendrá derecho exclusivo para formar ramificaciones á los valles de Vítor y Tambo y á los pueblos vecinos á la ciudad de Arequipa en un radio de 15 millas por el término de veinte años. Los gastos de estas ramificaciones no se consideran en el capital cuyo interés garantiza el Estado. Estas líneas no pueden emprenderse hasta que no esté concluido el ferrocarril principal. Estas ramificaciones se harán hasta cinco años despues de concluido el ferrocarril principal y en caso contrario cesa este privilegio.

16. La empresa colocará un télegrafo eléctrico á lo largo de la línea y bajo las mismas bases, privilegios y condiciones que la del ferrocarril

los gastos que se hagan por la empresa, en la construccion de la línea, términos, etc. Con tal objeto se le franquearán los libros, facturas, planillas y demas documentos que crea necesarios para dichas comprobaciones.

20. Para que principie á capitalizarse los gastos de construccion para el pago del interés garantizado, se necesita tener concluidas treinta millas y se abona el interés por solo veinte millas, dejando sin capitalizarse las últimas diez millas y despues continuará capitalizándose el valor de veinte en veinte millas, pero no considerándose las últimas diez millas.

21. Concluido el camino, nombrará el Gobierno un interventor que tome razon de las entradas y gastos, quedando la empresa obligada á manifestarle l os libros y documentos y abrirle los talleres, almacenes y depósitos. Si el interventor cree que los trabajos ó contratas que se celebran, ó los gastos que se emprenden, no son los naturales y convenientes, podrá citar á la junta directiva y allí expondrá lo conducente. Cualquiera que sea la resolucion de la junta, se pondrá por acta. Las observaciones del interventor no impedirán en nada las disposiciones de la junta directiva; pero en la presentacion de las cuentas, para el abono de la garantía, se tomarán en consideracion por el Gobierno.

22. El interventor asistirá á todas las juntas de la comision directiva y tendrá voz. Las observaciones que haga, se asentarán en el acta.

23. Las cuentas que se presenten por la compañia para el pago de la garantía, antes de cle-

varse al Gobierno, se sujetarán á la siguiente tramitacion: 1º informará el interventor. 2º El Director de Obras Públicas las hará examinar por uno ó dos ingenieros, teniendo presente las observaciones del interventor. Con este informe se dirigirán á la Direccion General de Hacienda para el exámen fiscal y aritmético y entonces el Gobierno resolverá lo conveniente.

24. Si la resolucion fuese desfavorable á la empresa, podrá hacer uso del derecho que la ley concede en estos casos.

25. Para el pago de la garantía se dividirán los gastos en tres principales secciones:

1ª. De explotacion propiamente dicha.

2ª. Conservacion y reparacion de la via, términos, material volante y talleres.

3ª. Reconstruccion y fabricacion.

26. Se consideran gastos de explotacion el pago de un director en Arequipa ó Islay, un inge-

se destruyen las obras por terremotos ú otros casos fortuitos; mas no si se demuestra que la destruccion ha provenido por defectos ó vicios de construccion. Estos gastos no pueden emprenderse sin previo acuerdo del Gobierno.

29. Los gastos de fabricacion son los que se emprenden para hacer obras nuevas, ya sea términos, aumento de máquinas ó el material volante y oficinas. Estos gastos se abonarán á juicio del Gobierno, probada su utilidad y necesidad.

30. En ningun caso los gastos de reconstruccion y fabricacion pesarán sobre un solo año. La distribucion se hará segun convenga entre el Gobierno y la empresa.

31. Si por quiebra de la compañía ó por otra causa cualquiera, no siendo de los casos fortuitos, se suspendieren los trabajos por mas de tres meses, el Gobierno deja de pagar la garantía por todas las millas hechas hasta que se reconiencen los trabajos.

32. Si la paralizacion excede de un año, cesan de hecho todos los privilegios concedidos por el Gobierno y puede transferirlos á otra ú otras compañías, sin lugar á reclamacion de ninguna clase. Se entienden paralizados los trabajos si sobre la línea no hay suficiente número de jornaleros, que cuando menos sea un tercio de los que anteriormente existian, sirviendo de base los cálculos hechos por los ingenieros Blume y Echegaray.

33. En la ejecucion de los trabajos se sujetarán al trazo preliminar formado por los ingenieros Blume y Echegaray; pero si del estudio definitivo

nitivo que se haga, resulta que puede seguirse otra línea ó sufrir algunas alteraciones que redunden en beneficio de la obra, la empresa lo hará presente al Gobierno, para que tomándolas en consideracion resuelva lo conveniente.

34. Por ahora el camino será de una sola via, pero se harán cambios en las estaciones indicadas por los ingenieros Blume y Echegaray. El ancho de la via será el de..... El peso de los rieles y demas calidades de la via y de todo el material volante se sujetarán á las indicaciones del presupuesto. Los términos tendrán todas las comodidades y decencia de los ferrocarriles europeos, evitando el lujo, pero consultando la elegancia y economia.

35. Los trabajos principiarán á los quince meses contados desde el dia en que se firme este contrato, salvo casos fortuitos y prévia comprobacion de ellos. Pero se comprobará que al año de firmada esta contrata están navegando cuando

sean públicos ó particulares, que tenga que atravesar la línea, quedarán, á costa de la empresa, restablecidos de modo que los propietarios no sufran ningun daño.

38. Habrá coches para pasajeros de primera, segunda y tercera clase. Los de primera clase estarán divididos por asientos, cuatro en cada lado, forrados en tela fina de seda ó lana ó en tafilete con muelles en el asiento. Los de segunda clase tendrán los cuatro asientos corridos ó divididos segun el sistema americano, forrados el asiento y espaldar con tela mas ordinaria, sin elásticos ó muelles. Los de tercera clase tendrán asientos de madera, con espaldar de lo mismo y habrá cinco asientos por banda. Pero estos coches como los anteriores estarán cubiertos para evitar la intemperie.

39. Las tarifas se sujetarán por ahora á la siguiente escala:

Pasajes de	1ª	clase.....	10	cts.	por milla.
,,	2ª	,, ...	7	,,	,,
,,	3ª	,, ...	5	,,	,,

MERCADERIAS.

Mercaderias en cajones ó fardos no excediendo de 20 piés cúbicos españoles, 20 centavos la tonelada de 40 piés cúbicos por milla.

Si excede de 20 piés cúbicos y no pasan de 40, 25 centavos tonelada.

Espejos y coches por convenio especial. Si exceden de 40 piés, 30 centavos id.

Pianos, 30 centavos por milla cada uno.

Acidos y materiales inflamables 3 centavos por quintal.

Equipajes, comprendiéndose en esta denominacion la cama, baul de ropa de uso, sombrero, montura, saco ó maleta de noche, 50 libras libres á cada pasajero, y por el sobrante 2 centavos quintal por milla.

Carbon de piedra, 10 centavos por tonelada de 20 quintales por milla.

Fierro en bruto ó en piezas fundidas ó forjadas que no excedan de 3 quintales, 12 centavos por tonelada de 20 quintales por milla.

Maderas, alfajias y piezas hasta 7 varas de largo, 12 centavos la milla, por una tonelada de 40 piés cúbicos españoles. Mas de 7 varas y me-

Ganado vacuno 6 centavos por cabeza por milla.

Ganado lanar y otros pequeños, 3 centavos por milla.

Ganado de cerda, 4 centavos por milla.

Mulas, 10 centavos por milla cada una.

Caballos, 12 centavos por milla cada uno.

Harinas y granos, 20 centavos la tonelada de 20 quintales por milla.

Huano, 15 centavos por tonelada de 20 quintales por milla.

40. Esta tarifa regirá por un año, contado desde el dia que el primer wagon, con mercaderias, recorra toda la línea. Pasado el primer año, se considera estable la tarifa con arreglo á los siguientes artículos.

41. La tarifa se revisará cada quince años; pero si antes de cumplirse el segundo quinceno, aumentare de un modo considerable los productos del ferrocarril, de tal modo que durante dos años consecutivos diere un interés mayor del 12 por ciento, entonces el Gobierno podrá anticipar el arreglo de las tarifas, poniéndose de acuerdo con la empresa. Sin perjuicio, la empresa podrá disminuir las tarifas, con permiso del Gobierno, cuando lo crea conveniente. Rebajadas las tarifas, no pueden alzarse otra vez sin un aviso al público con seis meses de anticipacion.

42. Las tarifas continuarán sujetas á lo dispuesto en el artículo anterior, aun cuando ya haya cesado la garantía del Gobierno.

43. Las mercaderias se trasportarán sin mas preferencia que el órden de antigüedad en que se entreguen á la empresa.

44. En las tarifas todos los precios se establecen por milla y se consideran millas concluidas las empezadas.

45. En cada tren habrá un coche con un departamento para que en él viaje un empleado que conduzca libremente y sin pagar nada toda la correspondencia del correo.

46. La tropa armada pagará la mitad del pasaje de tercera clase, los jefes y oficiales, cuando van en comision del servicio y con el uniforme de su clase, pagarán medio pasaje de primera clase en coches de primera clase.

47. Todos los artículos pertenecientes al Gobierno pagarán la mitad del precio de tarifa.

48. Las órdenes para estos casos serán firmadas por el empleado político de mas categoria del lugar en donde se embarquen las personas ó cosas, es decir, en Arequipa el Prefecto del Departamento y en el puerto el Subprefecto ó la primera autoridad política.

tos de ferrocarriles, las resolverán del siguiente modo: la compañía nombra un ingeniero de su confianza; este alegará lo conveniente ante una junta de tres ingenieros del Estado, presidida por el Director de Obras Públicas y se hará lo que esta junta designe.

51. Si el punto de controversia proviene de causas distintas, resolverán lo conveniente los tribunales de justicia establecidos por la ley.

52. Se previene por punto general que los pesos de que se habla en todo este contrato, son iguales á 42 peniques de la actual moneda inglesa y que las tarifas, garantía y capitales aumentarán ó disminuirán segun la alteracion que sufra la moneda con arreglo á este tipo ó base.

53. D. Patricio Gibson dará una fianza de $ 50,000 para el cumplimiento de los artículos .... Esta fianza será de tres casas de comercio ó personas de notorio abono, obligándose por un documento á responder por el exacto cumplimiento de los artículos .....

54. Si un mes despues de firmada esta contrata, no presenta D. Patricio Gibson los tres fiadores á satisfaccion del Gobierno, de hecho queda sin ningun efecto esta contrata.

55. Los accidentes que sobrevengan á las personas ó cosas, estarán sujetos á lo que disponen las leyes acerca de los porteadores.

Lima, Abril 20 de 1863.

M. F. Paz-Soldan.

PASAJE de los empleados del Gobierno, en los ferrocarriles del Callao y Chorrillos

Lima, Abril 21 *de* 1863.

Vista la representacion que han hecho los empresarios de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos, con el objeto de que se determine quienes son las personas á las cuales deba darse pasaje gratis, cuales las autoridades que expedirán papeletas para esos pasajes, y cual el órden que ha de observarse para la admision de los trenes, y considerando: que segun el artículo 13 del contrato aprobado por el Gobierno en 6 de Diciembre de 848, para la construccion del ferrocarril del Callao, las tropas que se trasporten de uno á otro punto de la línea, del mismo modo que la correspónden-

de esta capital al Callao y Chorrillos, ó de aquellos puntos á esta ciudad; se resuelve:

1º Que conforme á las contratas vigentes ya citadas, los generales, jefes y oficiales cirujanos y capellanes, soldados y demas individuos pertenecientes á la fuerza pública, lo mismo que los presidiarios y conductores de la correspondencia oficial, tengan pasaje gratis en los trenes de ambas líneas, cuando se trasladen de un punto á otro en comision del servicio.

2º Que para acreditar el derecho al pasaje gratis, los Prefectos de Lima ó el Callao, expedirán papeletas impresas, individuales ó colectivas, firmados por ellos mismos y con el sello de las respectivas oficinas; cada una de las cuales solo podrá servir para un viaje de ida y regreso en el mismo dia, prohibiéndose que se extienda una misma papeleta para muchos viajes.

3º Que cuando en los puntos intermedios haya tropas acantonadas, cuidarán los Prefectos de proveer á los jefes que las mandan, del número de papeletas que puedan necesitar para el trasporte de los individuos que hagan viajar en objetos del servicio.

4º Que los que obtengan papeletas las presentarán á la boleteria de la respectiva estacion, para cambiarlas por el boleto ó boletos de pasajes correspondientes á las papeletas; entendiéndose que con exencion de los individuos de tropa, conductores de correspondencia pública y presidiarios, que ocuparán carruajes de segunda clase, á todos los demas se les dará pasaje de primera.

5º Que la empresa no admitirá á ninguna

persona que se presente reclamando pasaje gratis, sin la respectiva papeleta.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S.E. —FREYRE.

(Per. N. 49 t. 44.)

FERROCARRIL de sangre en Lima.

El Gobierno, en vista del expediente que se ha seguido para la plantificacion de un camino denominado de sangre en las calles de esta capital, y del permiso que para este objeto habia concedido la Municipalidad; ha expedido la resolucion siguiente:

Lima, Abril 25 *de* 1863.

Visto este expediente, y teniendo en consid-

timo, lo cual impedia á cualquiera otra autoridad avocarse y decidir independientemente el mismo asunto. Por estos fundamentos y de conformidad con lo dictaminado por el Prefecto del Departamento y el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia, se desaprueba, en todas sus partes, el contrato que celebró la Municipalidad de Lima con D. José Pleint y Cª para el establecimiento de un ferrocarril de sangre en las calles de la ciudad, declarándose en su consecuencia, nula y sin efecto ulterior la escritura otorgada sobre el particular en 16 de Enero del presente año, cuya copia obra en este expediente; y por lo que respecta á la adjudicacion en remate del mismo ferrocarril, suspéndase por ahora la subasta, lo mismo que los efectos del decreto del Gobierno de 7 de Octubre último, hasta que reconsiderándose este asunto, con la detencion necesaria llegue á manifestarse la utilidad de la obra y el ningun peligro que ofrecerá al vecindario y á los transeuntes. Comuníquese.—Rúbrica de S. E.—FREYRE.

(Per. N. 47. t. 44.)

FERROCARRIL de Pisco á Ica.

Lima, Abril 27 de 1863.

Estando autorizado el Gobierno por las resoluciones legislativas de 31 de Enero de 861 y 24

de Mayo del presente año, para contratar la construccion de un camino de fierro entre la ciudad de Ica y el puerto de Pisco, ofreciendo en garantía hasta el 7 por ciento anual sobre el costo de la obra; pase este expediente á la comision nombrada para formular las bases del ferrocarril proyectado entre la ciudad de Arequipa y el puerto de Islay, á fin de que verifique lo mismo respecto al de Pisco á Ica.—FREYRE.

(Per. N. 47. t. 44.)

NOMBRASE una comision para fomular las bases del ferrocarril de Islay á Arequipa.

y aprobacion. Al efecto remítase el expediente de la materia á la comision nombrada.—FREYRE.

(Per. N. 47 t. 44.)

PROHIBESE anteponer el ténder á la locomotora.

En vista de una nota del Director de Obras Públicas y del informe del ingeniero encargado de examinar mensualmente el material volante de losferrocarriles del Callao y Chorrillos; S. E. ha expedido la siguiente resolucion:

Lima, Mayo 12 *de* 1863.

En atencion á lo que exponen el Director de Obras Públicas y el ingeniero encargado de examinar el material volante de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos, se prohibe en lo absoluto, tanto en una como en otra línea, que el *Tender* pueda colocarse delante de la locomotora, debiendo el Prefecto del Departamento, á quien se pasará este expediente, dictar de su parte las providencias necesarias para que tenga efecto esta prohibicion. Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —FREYRE.

(Per. N. 54 t. 44.)

FERROCARRIL de Arica á Tacna.

Lima, Marzo 26 de 1863.

En virtud de lo que expone el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia, se comisiona al Director General de Obras Públicas, Dr. D. Mariano Felipe Paz-Soldan, para que teniendo presentes las indicaciones contenidas en el anterior dictámen, y del cual se le pasará una copia, acuerde con el representante de la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, el proyecto de las condiciones segun las cuales puede ponerse término á las reclamaciones de dicha empresa y á la garantía ofrecida por el Gobierno en la contrata de seis de Agosto de mil ochocientos cincuenta y dos.—Comuníquese.—ARENAS.

Lima, Mayo 9 de 1863.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno Policia y Obras Públicas.

Sr. Ministro.

Autorizado por supremo decreto de 26 de Marzo último, para presentar las bases de un arreglo en las diferentes demandas de la Compañia del ferrocarril de Tacna contra el Gobierno, por razon de la garantia concedida; he tenido á la vista los tres expedientes seguidos para el cobro del déficit en el producto libre de dicho ferrocarril en los años de 1860, 1861 y 1862 y la última propuesta elevada por el Director de la Compañia, en la cual ofrece que cesará la garantia del Gobierno, bajo el supuesto de que se arreglen y paguen las diferentes cantidades que se le adeudan por razon de dicha garantia.

Antes de formar las bases, examiné con la proligidad debida las cuentas presentadas en extracto por la Compañia, de las entradas y gastos del ferrocarril en los años de 1860 á 1862—las observaciones del interventor fiscal y los informes de los señores Director General de Hacienda y Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia: tuve varias y muy detenidas discusiones con el Director de la empresa del ferrocarril, D. Juan Campbell, y despues con su apoderado, D. Juan Mathison. En el exámen de los diversos cargos, se ha procedido defendiendo los verdaderos intereses del

fisco y los de la empresa, sirviendo de punto de partida la contrata de 6 Agosto de 1852, que por onerosa que ella sea, es la ley en la materia; pero he logrado concesiones muy ventajosas al fisco y la principal de todas, el que pagando ménos de lo que en un principio exigian, cese el gravámen de la garantia; que dígase lo que se quiera, no hubiera terminado antes de tres ó cuatro años, por que se habrian emprendido gastos, á los cuales no se podria oponer, sin quebrantar la contrata.

Bien instruido de los antecedentes, resulta que la Compañia del ferrocarril de Tacna cobra al Gobierno las siguientes sumas:

Por el saldo del déficit en el año de 1860.	$	22.625 4 ½
Por el id. del año de 1861..	„	83.350 1 ½

neda actual, á fin de que en las fluctuaciones que tenga en lo sucesivo, se pueda considerar la alza ó baja de las tarifas, en conformidad con el artículo 11 de la contrata de 6 de Agosto de 1852.

El interventor fiscal, glosando las cuentas de los años de 1860 á 1862, rechaza como indebidos:

1º El pago de 1,500 libras anuales á la Direccion en Lóndres.

2º Los gastos hechos en la reconstruccion de algunos puentes.

3º Los gastos de litis movidas por la empresa contra el Gobierno, ante la Excelentísima Corte Suprema, por varios reclamos.

4º La comision del 5 por ciento de cobro á los agentes en Lima.

5º La cantidad malversada por uno de los empleados del ferrocarril.

6º Gratificacion á los jefes de las estaciones de Arica, cuando han tenido que ir á Tacna á las reuniones de la junta directiva.

7º Por el valor de una máquina mandada hacer en los talleres de la fundicion de la empresa y que no pagó el que la pidió.

Suma total que se objeta por el interventor $ 72.053. Pero la Direccion General de Hacienda considera de abono á la empresa los gastos de reconstruccion.

De suerte que el total reconocido por las oficinas del Estado á favor de la empresa del ferrocarril de Tacna, suma la cantidad de 186.216.

Mas debe advertirse, que respecto al interes de las cantidades dejadas de abonar por el Gobier-

no á su debido tiempo, segun el literal tenor del artículo 20 de la contrata de 6 de Agosto de 1852, mas la comision de cobro, se deja á la resolucion del Gobierno.

En cuanto á la última propuesta del Director de la empresa, de declarar terminada la garantía, han opinado el señor Director General de Hacienda y el señor Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia, que se debe aceptar la propuesta, haciendo algunas rebajas en el cargo que forma contra el Gobierno.

Para fijar con exactitud las bases de un arreglo, es indispensable entrar en el análisis de las partidas que forman el cargo, desatendiendo, en parte, el respetable parecer de los altos funcionarios que han intervenido en la glosa de las cuentas ó en otros incidentes sobre estas reclamaciones.—El análisis lo sujetaré á lo que se practica en Europa y Norte América en las empresas de

tivamente nada tiene ni puede dirigir en Lóndres una junta que está lejos del movimiento y atenciones de una empresa como la de un ferrocarril en que todo debe hacerse y resolverse en el acto; pero es fuera de toda duda, que la empresa necesita tener en Lóndres una agencia ú oficina para la compra y remision de los muchos artículos de contínuo consumo que necesita un ferrocarril, y para hacer el pago y dividendos anuales del producto del ferrocarril, entre los varios accionistas dueños de esa empresa. Si no se pagara una cantidad fija, es probable que los gastos de comision, de compra, embarque, seguro, comision de contrata de operararios, comision de pagos del dividendo anual y demas operaciones, seria considerable, y seguramente la empresa no estaria tan bien servida, como pagando un sueldo fijo á ciertos empleados en una oficina propia.—El Gobierno tiene experiencia propia de lo que ganan sus agentes financiales por los pagos que hacen del interes de la deuda. Es pues muy justo abonar cierta cantidad anual por estas comisiones.

No hay empresa fuera de Europa, que no pague agencias cuando la mayor parte de los accionistas residen en Europa. Es pues justo el abonar á la empresa del ferrocarril de Tacna una suma proporcionada para ese servicio; no precisamente la que ella determina, pero sí otra menor.—Teniendo esto en consideracion, se ha fijado la cantidad de mil libras al año, es decir, un tercio menos de lo que se pide.

2º Se niega el pago de las cantidades invertidas en la reconstruccion de varios puentes del

ferrocarril y que suman 34,424 pesos 2 reales: —á saber, 22.625 4, por el año de 1860 y el resto por el último año. La Direccion General de Hacienda, reconsiderando su primer informe, ha opinado que debe abonarse esta clase de gastos; pero las razones aducidas, aunque son filosóficas, no son las especiales en esta clase de empresas.

En todo ferrocarril, los gastos se dividen: 1º en gastos de explotacion, propiamente dicha— 2º gastos de reparacion y conservacion, y 3º en gastos de fabricacion ó reconstruccion.— Los dos primeros se consideran en el acto que se ocasionan; pero los de fabricacion, aunque son precisos, aumentan el capital de la empresa, á costa de los accionistas precarios; de aquí se originaban continuas disputas; porque en toda empresa de ferrocarril hay generalmente dos clases de ac-

tades: al fin se resolvió descontar cada año un tanto por ciento para esos gastos de reconstruccion y fabricacion y es la práctica seguida en todos los ferrocarriles. El Gobierno se halla en el caso de los accionistas precarios: pero si se hubiera adoptado en el ferrocarril de Tacna un descuento para gastos de reconstruccion, quizá ese tanto por ciento, que debió estipularse, no hubiera llegado á la suma que hoy se cobra; mas no habiéndose determinado nada, es justo pagarlo ahora, que será la última vez que se haga este gasto.

Los gastos de reparacion y reconstruccion han sido fuertes, porque el Gobierno encomendó el exámen del ferrocarril á un ingeniero descuidado ó ignorante, que no cuidó por los intereses del Gobierno, de quien recibia su sueldo. Si ese ingeniero hubiera entendido bien su deber, ó si lo hubiera desempeñado en conciencia, habria visto que la direccion que llevan las aguas del rio amenazaban el puente; que los durmientes en que reposaban los rieles, de otro puente, no podian durar y que era indispensable reemplazarlos con piezas de fierro, como se ha hecho ahora á costa del Erario nacional; que los durmientes y terraplenes eran apenas sobrepuestos y no macisados, que las estaciones no estaban acabadas, en fin que el camino estaba inconcluso y no tenia la solidez correspondiente á un camino, en el cual se suponian gastados dos millones de pesos, cuando en realidad no pudo importar mas de un millon. —En fin debió ilustrar al Godierno para evitar los fuertes desembolsos que ha tenido por razon

de la garantía; pero el célebre contrato de 6 de Agosto de 1852 debia ser coronado con el informe de 30 de Junio de 1856. Es cierto que la actual empresa nada tiene de comun con la primitiva, y por ello no hace mas que aprovechar los desvios y faltas ya existentes é irremediables. —Ahora es preciso pagar, comprando cara y á costa de muchas dificultades, una experiencia, para enseñarnos á ser mas cautos y avisados en las contratas que se celebren.

3º Los gastos del pleito no pueden ser abonados; la justicia, la razon y la decencia se oponen á que el Gobierno los abone; por esto se han rechazado.

4º La comision del cobro y el rédito de las cantidades adeudadas por el Gobierno, tienen un principio justo en que apoyarse.—Segun el artículo

exageradas ó no documentadas tuvieran que pagarse un mes despues, sin dar lugar á observaciones.—Fundado en estos principios de justicia y de equidad, he considerado que el Gobierno debe pagar intereses por las cantidades que todas las oficinas fiscales, es decir, la intervencion del ferrocarril, la Direccion General de Hacienda y el Fiscal de la Suprema, reconocen como justas y arregladas; contándose el plazo de un mes despues de emitidos los informes aprobatorios de las cuentas. El interes debe ser el legal, es decir, el seis por ciento.

5º En cuanto al pago de comision del cobro, son aplicables los mismos principios anteriores; no en la cuenta sino en la obligacion de pagar á un comisionado que se ha encargado de dar curso al expediente y hacer las demas gestiones. Las prácticas del comercio tienen establecidos esos principios y no pueden ponerse en duda; pero si es indudable la obligacion de pagar un premio al comisionado para cobrar, la cantidad del premio no debe ser exhorbitante sino moderada, y tanto menor cuanto mayor es la suma que tiene que cobrarse. En esta virtud, la comision de cobro la he reducido á la mitad, es decir, á un dos y medio por ciento.

6º Otra de las partidas objetadas por el interventor y por la Direccion, es la de $ 548, valor de una máquina que un particular mandó construir en los talleres de la empresa del ferrocarril. Examinadas las cuentas anteriores, se verá que entre las entradas del ferrocarril, se han considerado siempre las utilidades que ha reportado el taller

de fundicion en las diversas obras mandadas hacer por pedidos de particulares.—Si hasta hoy el Gobierno ha lucrado en esta clase de operaciones, es justo y natural que sufra las pérdidas que se originen tomadas por la empresa. El individuo que mandó construir esa máquina, sufrió reveses en su fortuna y no ha podido pagarla. Sin tal contraste el Gobierno hubiera ganado 201 pesos, y seria contrato *leonino* calcular solo las ganancias y no las pérdidas.—Ademas, la máquina existe en los almacenes de la empresa y el Gobierno debe venderla, sacando algo de su valor; así disminuirá la pérdida.—Por estas razones he creido justo y decente el abonar los 548 pesos, valor de la dicha máquina.

7º El Director del ferrocarril pide que se le pague el déficit de los seis meses del presente

la obligacion en que está el Gobierno de garantizar el seis y medio por ciento del producto del ferrocarril. — He conseguido por consecuencia de una larga discusion con el apoderado del Director del ferrocarril de Tacna, el que reduzca la suma á ochenta mil pesos ($ 80,000,) consiguiendo así en esta partida una economia de trece mil cuatrocientos noventa y cuatro pesos cuatro reales ($ 13,494 4 rls.)

Asimismo he convenido en que el cambio que debe pagarse al Gobierno, sea el corriente en la plaza en la época de los vencimientos de las obligaciones, y no el de 42 peniques que se solicitaba.

Por lo que hace al arreglo del precio de las tarifas, como el valor de las monedas se ha hecho incierto, queria la empresa fijar una regla invariable: para esto hemos convenido en que el máximun de la tarifa se calcule en soles, segun el valor que hoy tiene la moneda, por ley de 14 de Febrero último.

Las razones aducidas por el señor Director General de Hacienda y Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema, para que se proceda al arreglo que declare terminada la garantía del Gobierno, son muy fundadas y US. debe tenerlas en consideracion.

He creido conveniente acompañar un cuadro en el cual aparece á primera vista lo que cobraba la empresa del ferrocarril y lo que se le concede en virtud del arreglo. De él resulta que la empresa exigia la suma de trescientos cuarenta y un mil trescientos dos pesos cinco y medio rea-

les ($ 341.302 5 ½ reales) y hoy ha logrado reducir esa cantidad, á doscientos ochenta y cuatro mil seiscientos ochenta y ocho pesos tres y medio reales ($ 284.688 3 ½ reales,) quedando por consiguiente en beneficio de la Nacion, cincuenta y seis mil seiscientos catorce pesos dos reales ($ 56.614 2 reales,) y si se considera que esa suma la pedian en letras sobre Europa, al cambio de 42 peniques, resultaria que debia abonarse á la empresa £ 59.728, miéntras que rebajado el cambio, segun la base segunda del convenio, resulta satisfecha la deuda con cuarenta y seis mil cuatrocientos once pesos ($ 46.411,) es decir, con una economia de sesenta y seis mil quinientos ochenta y cinco pesos ($ 66.585) y lo que es mas, terminada una obligacion que ya principiaba á poner en conflictos nuestras relaciones internacionales, con las funestas reclamaciones diplomáticas, que distraen la atencion del

BASES

Convenidas por el Director General de Obras Públicas, á nombre del Gobierno, y el apoderado del Director de la Empresa D. Juan Mathison, segun supremo decreto de 16 de Marzo último, para declarar terminada la garantía del 6 y medio por ciento dada por el Gobierno, sobre el capital de dos millones de pesos, en que se calculó el costo de dicho ferrocarril.

BASE PRIMERA.

El Gobierno abonará á la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna la cantidad de doscientos ochenta y cuatro mil seiscientos ochenta y ocho pesos cuatro reales ($ 284.688 4 reales,) segun resulta de la demostracion en el cuadro adjunto. Esta cantidad se abonará en letras sobre Lóndres, á sesenta dias vista, calculando el cambio, segun la base segunda de este convenio son cuarenta y seis mil cuatrocientas once libras, seis chelines y siete peniques (£ 46.411 6, 7,)

BASE SEGUNDA.

Para el giro de letras sobre Lóndres se consideran los siguientes tipos, de cambio, sacados de la casa de Gibbs de esta capital:

Para el año de	1857—44 ½	penique	el peso
Id.	1858—42	,,	,,
Id.	1859—42	,,	,,
Id.	1860—42	,,	,,
Id.	1861—37	,,	,,
Id.	1862—42	,,	,,
Id.	1863—37	,,	,,

BASE TERCERA.

Para evitar las dificultades que pudieran sobrevenir á consecuencia de la ley de 14 de Febrero de 1863, se declara que el máximun de las tarifas es el siguiente:

Pasajeros de coches de primera clase— tres soles veinte centavos de sol....	3 20
Pasajeros de coches de segunda clase— un sol sesenta centavos.....	1 60

Mercaderias que se calculen por peso—sesenta y dos medio centavos por quintal—soles 0.625 por quintal.

Mercaderias que se calculen por volúmen treinta y uno y cuarto centavos por pié cúbico—0.125 por pié cúbico.

[redacted]

de sujetarse á los reglamentos generales que se dicten para el arrèglo y policia de los ferrocarriles de la República.—Lima, Mayo 9 de 1863. —M. Felipe Paz-Soldan. — Juan Mathison.

Lima, Mayo 26 *de* 1863.

Vista la propuesta hecha por el representante de la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, ofreciendo relevar al Estado la garantía de 6 y medio por ciento anual sobre la suma de dos millones de pesos que se estipuló en la cláusula 20 del contrato celebrado en 6 de Agosto de 1852; y teniendo en consideracion:

1º Que entre las cantidades que se reclaman, como adeudadas á la empresa, figuran diversas partidas juzgadas y sentenciadas por el Tribunal Supremo de la Nacion, que el Gobierno en ningun caso puede satisfacer sin violacion de la enunciada ejecutoria:

2º Que girando por cuerda separada otra solicitud de la empresa, relativa á que declare el Gobierno la corresponencia entre la moneda circulante en la época del contrato con la que sirve actualmente para todas las transacciones, cualquiera alteracion de los precios de tarifa fijados en la cláusula 11, no puede ser materia de este arreglo, contraido solo á la cancelacion del artículo 20, en que se acordó la garantía del interés mínimo:

3º Que con sujecion á estas indicaciones y á las demas contenidas en la vista del Fiscal de la

Corte Suprema, se comisionó al Director General de Obras Públicas para que acordase con el representante de la empresa el proyecto de las condiciones segun las cuales podia llevarse á efecto la transaccion propuesta:

4º Que no obstante los términos explícitos de esta autorizacion, en las cantidades consideradas como abonables, segun la primera de las bases convenidas, están inclusas algunas de las partidas que comprende el fallo negatorio de la Corte Suprema de Justicia:

5º Que por la tercera de esas mismas bases no solo se declara la correlacion que hay entre la moneda feble circulante y la designada en la ley de 14 de Febrero último respecto á la tarifa de pasajes de la contrata primitiva, al designarse 3 soles 20 centavos para la primera clase, que es el equivalente de cuatro pesos, y un sol 60 centavos para la segunda, que lo es de 2 pesos, sino

sos anuales, que como término medio próximo ha producido la carga trasportada en el ferrocarril de Tacna durante los dos últimos años en que solo se ha cobrado la mitad del precio. de tarifa, subiria proporcionalmente á muy cerca del duplo sobre aquella suma, si se aceptara la enunciada innovacion; por todos estos fundamentos con los demas que se desprenden del mérito del expediente, y habiendo consultado la opinion del Consejo de Ministros: se desaprueban las bases convenidas entre el Directos de Obras Públicas, comisionado por el Gobierno, y D. Juan Mathison representante de la empresa del de Tacna, por no ser conforme á las prevenciones hechas para el desempeño de esta comision, ni estar acordes con lo que determinan las leyes de la República. En su consecuencia, traigase al despacho el expediente promovido por la misma empresa sobre la derogacion del decreto del Gobierno de 7 de Enero de 1861, en que se mandó reducir á la mitad el precio de los fletes y pasajes que conforme á la tarifa cobraba la empresa, para en su vista resolver lo conveniente.

Comuníquese á quienes corresponea, y publíquese el expediente.—Rúbrica de S. E.—FREYRE.

(Per. N. 57 t. 44.)

RESTABLECIENDO la antigua tarifa del ferrocarril de Arica á Tacna.

En un expediente iniciado por la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, para que se recon-

sidere la resolucion de 15 de Julio de 1859, que redujo á la mitad los precios de pasajes y fletes fijados por dicha empresa; S. E. el segundo Vicepresidente, en vista de la resolucion de 25 de Mayo próximo pasado, que recayó en el expediente sobre cesacion de la garantía del 6 y medio por ciento, ha expedido la siguiente resolucion:

Lima, Junio 2 de 1863.

Visto este expediente y teniendo en consideracion:

1º Que el Gobierno por decreto de 13 de Junio de 1859, mandó reducir á la mitad el valor de los pasajes y fletes fijados por la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, con arreglo á la cláusula 11 del contrato celebrado con D. José Hegan en 6 de Agosto de 1852:

[redacted]

ses, dispuso en 7 de Enero de 1861, que volviese á ponerse en observancia en todas sus partes el decreto de 15 de Junio de 1859, por el término de un año:

5º Que han trascurrido hasta la fecha mas de 29 meses sin haberse obtenido el aumento de produccion que era de esperarse, y cuando por el contrario en estos dos últimos años han disminuido tan considerablemente sus rendimientos que casi se ha triplicado el déficit que garantiza el fisco, sin que por ello hallan obtenido mayores ventajas los comerciantes y productores del Sur de la República:

6º Que con la continuacion de este nocivo sistema, no solamente se reagravaria indebidamente la renta pública, sino que se daria lugar tal vez para lo futuro á complicaciones, de otro género oído en voto consultivo de Consejo de Ministros se resuelve:

1º Desde el dia 1º de Julio próximo queda restablecida y en práctica la primitiva tarifa de fletes y pasajes dada por la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, con arreglo á la condicion 11 del contrato de 6 de Agosto de 1852:

2º Se notificará inmediatamente á la empresa esta determinacion del Gobierno, acorde con las peticiones que tienen hechas, á fin de que libre por su parte las providencias que se requieren para su puntual observancia, como tambien para que haga cerrar sus cuentas hasta fin del presente mes, y las pase al Ministerio, con el objeto de que se esclarezca el déficit que resulte entre el producido líquido del ferrocarril, durante el pri-

mer semestre de este año, y el monto del interés garantizado.

3º Que por el Ministerio del despacho se pidan instrucciones detalladas al interventor que se nombre, á fin de que para lo sucesivo aparezca en las cuentas con toda claridad, cual ha sido el producto íntegro del ferrocarril, cuales los gastos de explotacion, cuales los de conservacion y reparacion tanto del material como de la línea y sus dependencias, y cuales de reconstruccion y fabricacion:

4º Que el Prefecto del Departamento de Moquegua libre igualmente las órdenes que sean consiguientes, para que esta disposicion tenga el mas puntual é inalterable cumplimiento.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —FREYRE.

(Per. N. 58 t. 44)

1,200 varas de distancia; pues aunque ese trayecto no sea de gran consideracion, es preciso tener en cuenta las dificultades que constantemente se presentan para la conduccion de pasajeros y trasporte de mercaderias, lo que en la actualidad es, ademas de incómodo, muy costoso; por que hay que someterse al precio de los arrieros ó dueños de bestias dedicadas á ese tráfico, exijen tanto por el arquiler para pasajeros, cuanto por la traslacion de bultos. El deseo de hacer al público un bien positivo, conciliando la comodidad con la economia en los gastas, nos ha decidido á establecer un ferrocarril de sangre que llene los objetos que nos proponemos, y que sin duda va á introducir en Huacho una mejora importantísima y á proporcionar mas tarde á la Municipalidad del mismo pueblo una entrada de consideracion, que puede aplicar muy útilmente en favor de las necesidades locales.

Al decidirnos á plantificar el mencionado ferrocarril, hemos consultado menos nuestros intereses que los del público, al que nos proponemos servir. Así es que no solicitamos del Supremo Gobierno nos garantice el interes del capital que debemos invertir en la obra, ni exigimos tampoco se nos permita la introduccion libre de derechos de los artículos que se necesitan para establecer la via férrea; sin embargo de que otras empresas han solicitado y conseguido del Supremo Gobierno concesiones de esa naturaleza. Solo pedimos se nos otorgue el permiso de establecer el camino bajo las siguentes condiciones.

1ª La licencia para gozar libremente del fer-

rocaril de que se trata, tendrá la duracion de veinticinco años, que comenzarán á correr el dia en que expedito el camino, se comience á traficar por él.

2ª Que siendo de propiedad nacional el terreno que debe ocuparse para el establecimiento del ferrocarril, se le cederá á la empresa sin gravámen alguno y por el expresado término de veinticinco años.

3ª La empresa se compromete á no aumentar los precios de conduccion de pasajeros y trasporte de mercaderias, que se arreglarán á la siguiente tarifa:

Pasajeros en coche de 1ª clase dos reales.
Idem idem de 2ª clase un real.
Bultos: Por cada quintal se cobrará medio real, por bulto de 6 á 8 arrobas de peso un real

desde el dia en que se conceda por el Supremo Gobierno el permiso que se solicita.

7ª Vencidos los veinticinco años de la concesion, quedará el camino de fierro y todos sus útiles, en estado de uso, á beneficio de la Municipalidad de Huacho, sin retribucion alguna para la empresa.

No dudamos que V. E. acogerá favorablemente esta solicitud y que de este modo haga un servicio importantísimo á la villa de Huacho y á la multitud de personas que frecuentemente se dirigen á ese puerto.

A V. E. suplicamos se digne hacernos la concesion que solicitamos, bajo las condiciones que dejamos indicadas.—Es justicia etc.—Lima, á doce de Febrero de 1863.—MANUEL MARIA REYES Y Cª

Lima, Junio 2 de 1863.

Vista la solicitud de D. Manuel Maria Reyes y compañia, en que pide permiso para construir un ferrocarril de sangre entre el Puerto y la Villa de Huacho, y siendo manifiesta la conveniencia y ventajas que obtendrá el público con la realizacion de esta obra, de conformidad con los anteriores informes y el dictámen Fiscal; se concede á Reyes el permiso que solicita para la formacion del expresado camino, bajo las condiciones insertas en su solicitud y con las siguientes modificaciones: 1ª que la línea férrea no penetra-

rá en la poblacion de Huacho sino hasta la calle de Malambo, que como la primera por el lado del puerto, es la mas adecuada para situar la estacion: 2ª que la tarifa del máximo de pasajes quedará reducida á la mitad del precio fijado en la condicion tercera de la propuesta: 3ª que la empresa se sujetará al Reglamento que el Gobierno tuviese á bien dictar para el servicio de los ferrocarriles de la República.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FREYRE.

(Per. N. 60 t. 45.)

FERROCARRIL de traccion animal en el Callao.

Lima, Julio 23 de 1863.

[redacted]

vieron para el ferrocarril de la Penintenciaria; y considerándose esta obra como de empresa propia de la Beneficencia, se le sujeta á las siguientes condiciones.

1ª Que el ferrocarril no podrá introducirse ni ramificarse á otros puntos dentro de la poblacion.

2ª Que el precio por ida y regreso no excederá de dos reales para las personas adultas y de un real para los niños.

3ª Que la obra debe estar concluida en el término de un año contado desde la fecha de este decreto.

Comuníquese á quienes corresponda y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FREYRE.

(Per. Nº 12 t. 45.)

FERROCARRIL de sangre en Trujillo.

En el expediente seguido por el doctor D. Fernando Casos, para que se le admita la propuesta que ha elevado al Gobierno, á fin de plantificar un ferrocarril de sangre entre el muelle de Huaman y la ciudad de Trujillo, S. E. el Presidente se ha servido expedir el decreto que sigue:

Lima, Setiembre 15 *de* 1863.

Visto este expediente con los documentos que le preceden y teniendo en consideracion:

1º Que el ferrocarril cuya plantificacion solicita el doctor D. Fernando Casos, entre el puerto de Huaman, de próxima instalacion, y la ciudad de Trujillo, debe servir de complemento para realizar los fines que el Congreso y el Gobierno se han propuesto al decretar la construccion del muelle de Huaman:

2º Que es un deber de la administracion pública, facilitar las vias de comunicacion, protegiendo de este modo los grandes intereses de la industria y del comercio:

3º Que el doctor Casos no exije del Gobierno

encuentra al respaldo de dicho claustro, en la parte que sea extrictamente necesaria para dicha estacion, en lo cual convienen la autoridad departamental y la de administracion local de Trujillo:

6º Que conteniendo esta poblacion un reducido número de habitantes, que no llegan á 8.000, debe tambien suponerse reducido el número de pasajeros, con mayor motivo desde que siendo tan corta la distancia de dos millas, que hay entre Trujillo y Huaman, habrá muchas personas que viajen á caballo, como es costumbre en el lugar; por cuya razon y la de proteger las nuevas empresas sin gravámen para los pueblos, debe accederse al precio de pasajes propuesto por el empresario, á lo que defiere la Prefectura del Departamento, estimando admisible cuatro reales por el pasaje de primera clase, y dos reales por el de segunda, miéntras exista en círculo la moneda boliviana, y 40 centavos por el de primera, y 20 centavos por el de segunda, cuando aquella moneda se encuentre amortizada:

7º Que la libertad de derechos solicitada para los útiles del camino, solo debe concederse en lo muy preciso, despues de que dichos útiles hayan sido reconocidos con las formalidades debidas:

8º Que en el caso de caminos no privilegiados como el presente, que pueden recibir competencia, es indispensable fijar de antemano el órden de separacion que ha de haber, si otros caminos se establecen:

9º Que el Supremo Gobierno no puede dispensar á ningun ciudadano del cumplimiento de

las leyes generales, como resultaria si se exceptionara del servicio militar á los empleados y operarios de la via ferrea de Huaman. Y de conformidad con lo expuesto por la Municipalidad de Trujillo, con lo informado por la Prefectura del Departamento y Direccion de Obras Públicas, y con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema: concédese al doctor D. Fernando Casos, permiso para la plantificacion de un ferrocarril de sangre entre Huaman y Trujillo, con las modificaciones siguientes en la propuesta que ha presentado:

1ª Se le concede únicamente para terminus en la playa de Huaman 7.500 varas, dándole al frente 75 varas sobre 100 de fondo, y en lugar del claustro de Santo Domingo, que solicita en la cláusula quinta, se concede á la empresa para terminus en Trujillo, el terreno que indican el Prefecto y la Municipalidad, á espaldas de dicho

3ª Que las nuevas líneas que se puedan establecer despues entre Huaman y Trujillo, podrán partir del muelle, y en él y en el trayecto, se irán separando dichas líneas, de modo que al llegar á Trujillo los términos se encuentren á 100 varas de distancia uno de otro, quedando así modificada la cláusula 13.

4ª En cuanto á la cláusula 14, se estará siempre á lo dispuesto en las leyes generales y á lo declarado por el Gobierno en casos análogos. Tampoco gozarán de la excepcion del servicio militar los empleados ó dependientes de la empresa, por ser esto opuesto á las leyes y por cuyo motivo quedará suprimida la cláusula 12.

Acéptanse las demas condiciones que dicha propuesta contiene y la compensacion que se ofrece por los terrenos cedidos: extiéndase con arreglo á las cláusulas propuestas y á las modificadas, la correspondiente escritura de esta concesion, y por separado el instrumento en que los dos fiadores se obligan á hacer efectivo el pago de la multa de 2.000 pesos cada uno, para el caso de que el empresario Casos no deje plantificado el ferrocarril en el plazo que designa la cláusula primera de su propuesta: remítase este expediente á la Tesoreria de esta capital para el otorgamiento de dichas escrituras, debiendo el empresario entregar de la de concesion un testimonio, para que se archive en la Prefectura del Departamento.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —ZEGARRA.

(Per. N. 26 t. 45.)

FERROCARRIL de Arica á Tacna.

Habiendo propuesto el Prefecto de Moquegua á D. Fabio Ureta, para oficial auxiliar de la intervencion fiscal del ferrocarril de Arica á Tacna, ha resuelto S. E. el Presidente lo que sigue:

Lima Setiembre 29 de 1863.

Habiéndose resuelto que el interventor fiscal del ferrocarril de Arica á Tacna ponga de su cuenta los auxiliares que tenga á bien, para que le ayuden á desempeñar las labores que se le han encomendado; dígase al Prefecto de aquel Departamento, que no puede el Gobierno tomar en consideracion la propuesta que hace en favor de D.

Pickering y el diputado D. Avelino Orihuela; no puede por ahora conceder su garantia por mas del millon setecientos mil pesos que el Congreso señaló á la empresa por ley de 28 de Noviembre de 1862; ni garantizar otro interes para esa suma que el seis por ciento, conforme á la resolucion legislativa citada. Los interesados en la obra, pueden ocurrir á las Cámaras para solicitar el aumento que piden en el capital que ha de invertirse, así como que se extienda á dicho capital la garantia del siete por ciento concedida á otros ferrocarriles.

Por lo demas, teniendo en consideracion que la concesion otorgada á D. José Maria Costas y D. Federico Pezet ha caducado, por haber trascurrido con exceso el plazo que se les señaló para principiar la obra; acéptase la propuesta de los señores D. José Pickering y D. Avelino Orihuela y en consecuencia se les trasmite todos los derechos que se concedió á aquellos en el supremo decreto de 1º de Nobiembre de 1860 con las modificaciones que indican; debiendo correr el término para que comiencen la obra únicamente desde la fecha en que el Congreso resuelva el punto relativo al capital y garantia.—Publíquese. —Rúbrica de S. E.—Zegarra.

(Por. N. 43 t. 46.)

FERROCARRIL de Pisco á Ica.

Lima, Mayo 27 de 1864.

Visto el trazo final y definitivo del ferrocarril entre el puerto de Pisco y la ciudad de Ica, levantado por el ingeniero de la empresa D. Ernesto Malinousky con intervencion del ingeniero del Estado D. José Hindle y habiéndose examinado y aprobado dicho trazo por una junta de ingenieros, y teniendo á la vista los informes que han emitido en su debido tiempo las oficinas fiscales y la Direccion de Obras Públicas; y estando el Gobierno suficientemente autorizado por las leyes de 11 de Abril de 1861 y 29 de Enero de 1863, para celebrar á la brevedad posible la contrata del ferrocarril de Pisco á Ica concediendo hasta el 7 por ciento de garantia sobre el capital que se empleare; el Gobierno acepta la propues-

die podrá establecer otra línea férrea que pase por los mismos puntos, ni durante este término podrá tampoco acordarse á ninguna otra empresa la concesion de igual garantía.

4ª Por ahora el camino será de una sola via, con los cambios, apartaderos, plataformas y demas necesario en las estaciones ó en los puntos intermedios que se juzguen convenientes.

5ª El ancho de la via será de 1 metro 70 centímetros (1 m. 70 c.) contados dentro de los bordes interiores de los rieles; y se declara que este ancho es el que adopta el Gobierno para todas las líneas férreas que se establezcan, ya sean subvencionadas por el Gobierno ó por compañías particulares.

6ª El peso de los rieles, las secciones en que se divide el camino y la naturaleza de éste, se sujetarán á las indicadas en el trazo final y que constan en el presupuesto adjunto. Los materiales, cualquiera que sea su denominacion y que se empleen en este camino, serán de la mejor calidad y construccion.

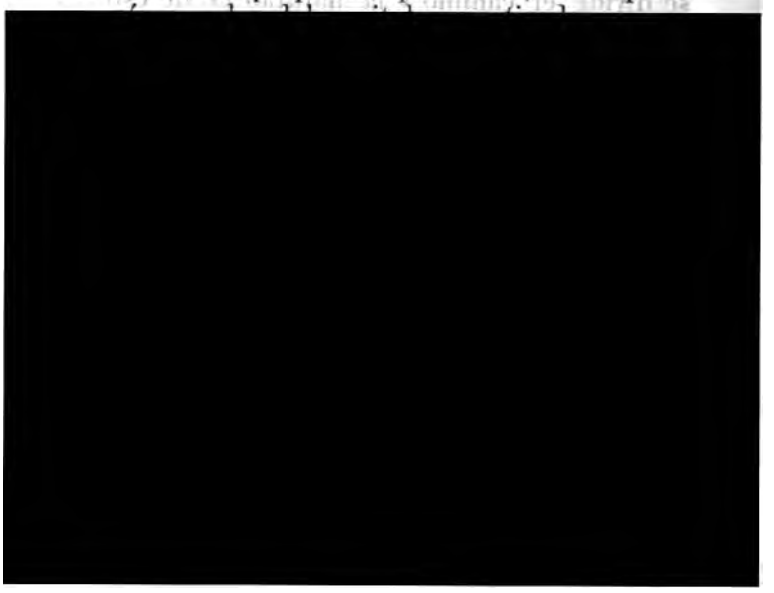
7ª El camino seguirá la direccion marcada en el trazo final, levantado por el ingeniero D. Ernesto Malinouski con intervencion del ingeniero del Estado D. José Hindle. Este trazo no podrá variarse sin prévia noticia y aprobacion del Gobierno.

8ª Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de modo que no sufran daños los propietarios ó el público; pero su costo se incluye en el capital garantido.

9ª Están exentos del servicio militar, los que se ocupen en servicio de la empresa, salvo en caso de guerra con el extranjero.

10. La empresa tendrá la facultad de importar el número de operarios que crea preciso y todos los contratos que se celebren con estos serán válidos, si no se oponen á las leyes del pais. El Gobierno empleará los medios que estén en sus facultades para hacer efectivos los contratos.

11. El Gobierno cede gratuitamente á la compañia los terrenos ó edificios de propiedad del Estado (y que no esten destinados para otros objetos del servicio público) que necesite, segun el trazo definitivo para la via, sus terminus, estaciones muelles y demas oficinas. Si los terrenos fueren de propiedad particular, la empresa



cion al número de trabajadores tomando por norma una racion de armada.

14. Si los jefes de la aduana ó el interventor del ferrocarril creyesen que es excesivo el número de los artículos que se piden libres de derecho para la explotacion y conservacion de la línea despues que esté concluida, el Gobierno nombrará una junta de ingenieros para que oyendo antes á la junta directiva del ferrocarril, resuelva el caso.

15. El Gobierno concederá á la empresa cuanta proteccion le sea posible, conforme á las leyes y siempre que no afecte los intereses fiscales.

16. El Gobierno á nombre de la nacion garantiza á D. José Boza el interes del 7 por ciento al año, y por el término de veinte y cinco años sobre el máximun, capital de un millon setecientos mil soles. Con este capital se construirá la via, terminus, se proveerá del material rodante en el número y calidad conforme á los presupuestos y planos presentados. Pero si resulta que el costo de todo el camino con sus accesorios, segun los presupuestos, fuese menor del millon setecientos mil soles, el Gobierno solo garantiza el interes sobre el capital que efectivamente se invirtiere.

17. Para el pago del interes garantizado, el Gobierno señala especialmente el sobrante de la venta del huano de las islas de Chincha; entendiéndose por sobrante lo que quede despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional, segun las contratas vigentes.

18. Para fijar el producto líquido aplicable al

interes del capital invertido en la construccion del ferrocarril, no excediendo del millon setecientos mil soles citados, se deducirán de las entradas generales, los gastos de explotacion, conservacion y reparacion; entendiéndose desde ahora por estos gastos el pago de un Director en Ica ó Pisco, un ingeniero ó inspector, un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la administracion y contabilidad, y el número de maquinistas, guardas y operarios que exige el servicio de todo ferrocarril: gastos de combustible, aceite ó grasa y demas artículos de consumo diario y urgentísimo y todos los demas gastos que se ocasionen ó para reponer el consumo lento de las cosas ó las que se pierden por causas extraordinarias, y que no dependen de la mala construccion de la via ó material rodante.

19. El pago del interes por el déficit que resulte se abonará cada seis meses en letras sobre Lóndres al cambio corriente de la plaza. Trein-

causa cualquiera, exceptuándose los casos fortuítos ó de fuerza mayor, se suspedieren los trabajos del ferrocarril, durante seis meses, se entenderá, hasta que se recomiencen dichos trabajos, que se ha suspendido igualmente la garantia del Gobierno por todas las millas hechas. Si la suspension del trabajo excediere de un año, cesan completamente todos los derechos y privilegios concedidos por este contrato, exceptuándose tambien los casos fortuitos y de fuerza mayor.

23. La Compañia conducirá gratis las balijas del correo y su conductor en un departamento separado especial. Por la tropa, por los jefes y oficiales de ella y por los efectos y empleados en comision del Gobierno, se cobrará la mitad de lo establecido, acreditándose esto con papeletas que darán únicamente el Prefecto de Ica ó el Gobernador del puerto de Pisco.

24. Desde que el ferrocarril produzca mas del 10 por ciento al año por dividendos, el exceso se entregará al Estado en reembolso y hasta que sea pagado de las cantidades que de él hubiere recibido el empresario en razon de garantia.

25. Cesa en lo absoluto la garantia del Gobierno antes de los veinte y cinco años, si el camino produce el 7 por ciento durante dos años consecutivos; pero siempre tendrá derecho al reembolso de lo pagado por dicha garantia.

26. Los tarifas para pasajeros y fletes se arreglarán de modo que los precios sean cuando menos un 40 por ciento mas bajos que los que actualmente cuestan. Con este objeto se organizará un expediente. El Gobierno se reserva la

Compañia para arreglar el servicio económico de la línea, es entendida la obligacion en que se halla de sujetarse á las leyes ó reglamentos generales que se dicten para el arreglo y policía de los ferrocarriles de la República.

40. Siendo este contrato el definitivo, queda sin efecto el provisional de 13 de Junio de 1863.

Pase este expediente al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes; archívese en la Direccion General de Obras Públicas los planos y perfiles del trazo definitivo que se han acompañado.—Comuníquese á quienes corresponda. —Rúbrica de S. E.—ZEGARRA.

(Per. N. 46 t. 43.)

---

por ambas partes, en la inteligencia de que la empresa por su carácter nacional, no puede acudir en ningun caso á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

37. Las compras que se hagan en Europa por cuenta de la Compañia en moneda inglesa, se cargarán á la cuenta general en moneda del pais al cambio corriente; pero las contratas de empleados, operarios, dependientes etc., serán estipuladas en todas partes para abonarse en moneda nacional.

38. Ademas de las reglas establecidas en este contrato, para calificar la naturaleza de los gastos y la facultad de los interventores, en una seccion particular de los estatutos de la Compañia, se fijarán las reglas que deben observarse por lo que respecta:

1º A los procedimientos de los interventores que nombre el Gobierno.

2º A la clasificacion y claro conocimiento que deben tener los legítimos gastos de explotacion propiamente dicha, de conservacion y reparacion, de reconstruccion y fabricacion.

3º A las formalidades con que debe manifestarse al Gobierno en las cuentas semestrales, la proporcion en que esté la cantidad líquida del producto con el 7 por ciento de la garantía.

4º A los procedimientos que deberán observarse para el exámen de esas cuentas y para el abono en esta capital, de la suma á que resulte responsable el Estado.

39. Sin perjuicio del derecho que tendrá la

FERROCARRIL de Pacasmayo á Cajamarca.

JUAN ANTONIO PEZET PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA

CONSIDERANDO:

1º Que es uno de los mas imperiosos deberes del Congreso, procurar por todos los medios que esten á su alcance, la plantificacion de fáciles y prontas vias de comunicacion, que liguen á todos los pueblos de la República entre sí, y á los situados en el interior con los pueblos de la costa, á fin de proporcionarles cómoda exportacion

de un minimnm de interes sobre los capitales que en ellos se empleen y que se ha fijado ya en un 7 por ciento para los diversos caminos que sobre esta base se han decretado, con lo cual se consigue atraer á este objeto capitales extranjeros, sin lo que seria imposile la realizacion de tales caminos, por no encontrarse en la República los ingentes caudales que su establecimiento requiere.

4º Que dado el caso de que las circunstancias financieras de la Necion lo permitiesen, seria tambien conveniente que este género de empresas se hiciesen por cuenta del Estado, que encontraria en sus productos una segura remuneracion de las sumas en ellas invertidas y una sostitucion de la renta que hoy rinden los depósitos de huano.

5º Que los ricos veneros que se encuentran en el Departamento de Cajamarca, demandan que se les procure los medios de ser fácilmente explotados, á fin de acrecentar su produccion, y con ella la riqueza nacional, lo cual puede conseguirse ligando al puerto de Pacasmayo con la ciudad de Cajamarca por una via férrea, á cuya implantacion se presta la naturaleza del terreno que media entre esos dos puntos.

6º Que el proyectado ferrocarril entre la ciudad de Huaraz y el puerto de Santa, merece por la importancia de las riquezas que está llamado á desarrollar, que se haga para conseguir su realizacion, las mismas concesiones que á los otros se an decretado y al que se con rae el anterior considerando.

7º Que una vez reconocidas las bases mas

apropiadas para conseguir la plantificacion de vías férreas, y establecidas como lo están para las que se han decretado ya y para las que por esta ley se decreten, es indispensable generalizarlas para todas las que en adelante puedan llevarse á cabo.

HA DADO LA LEY SIGUIENTE:

Art. 1º Se autoriza al Poder Ejecutivo, para que proceda á contratar la construccion de un camino de hierro, entre el puerto de Pacasmayo y la ciudad de Cajamarca, con las ramificaciones que se juzguen convenientes, bien por cuenta del Estado, bien por cuenta de una empresa particular, observándose en este último caso las prescripciones siguientes:

1ª La empresa cuya propuesta se admitiere, ejecutará los estudios preliminares de la vía y los

y trabajos á una junta formada por tres comerciantes de reconocidas luces y probidad, para que formulen el proyecto del contrato.

5º El Gobierno en mérito de estos antecedentes, dispondrá que se otorgue la correspondiente escritura, con todas las formalidades, seguridades y requisitos que convengan y que la ley exija.

Art. 2º El Ejecutivo queda autorizado para garantizar á la empresa, que para la plantificacion de este ferrocarril, se forme un mínimun de interes que no exceda del 7 por ciento anual, y por el término de veinte y cinco años á lo mas sobre el capital que para su construccion se juzgue indispensable, afectando al efecto las rentas nacionales.

Art. 3º Se autoriza al Poder Ejecutivo para que aplique las disposiciones contenidas en esta ley, al camino de hierro que debe correr entre la ciudad de Huaraz y el puerto de Santa, y á todos los demas que puedan establecerse en la República, una vez demostrada su utilidad y practicabilidad, satisfactoriamente, promoviendo al intento la formacion de empresas que los lleven á cabo.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dada en Lima á siete de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cuatro.—Ramon Castilla, Presidente del Senado.—José Rufino Echenique, Presidente de la Cámara de Diputados.—Francisco Chavez, Senador Secretario.—L. G. Astete, Diputado Secretario.

Por tanto mando se imprima, publique, y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno en Lima 8 de Noviembre de 1864.—JUAN ANTONIO PEZET.—EVARISTO GOMEZ SANCHEZ.

(Per. N. 30 t. 47.)

BASES propuestas por la Direccion de Obras Públicas para las contratas de ferrocarril.

Lima, Noviembre 15 *de* 1864.

Excmo. Señor.

La ley de 8 del corriente es de grandiosos resultados, abre con desmedida generosidad las puertas para que capitales extranjeros vengan á dar vida á nuestra naciente industria, desarro-

[redacted]

ro de dicha ley, darian orígen á desagradables cuestiones.—Y no se crea que son infundados temores ó un exceso de precaucion. La experiencia de lo acaecido en otras naciones con motivo de leyes semejantes, nos debe servir de guia para que en la aplicacion de la ley todo sea fácil.

La aceptacion de una propuesta en los términos literales y espíritu de la ley de 8 de Noviembre, no quiere decir que se le conceda la exclusiva y privilegio al que la solicite primero: la ley solo indica que se tenga como postor al que hace la oferta para no adjudicar la obra á otro sin su prévia noticia y provocar así la concurrencia; porque de otro modo no se concibe cómo se admita como propuesta, una simple promesa de hacer una obra sin determinar precios, calidades y demas requisitos esenciales en todo contrato.—Aceptar una propuesta simplemente hecha y sin que previamente esten reunidos todos los datos, es asunto de gravedad. "La concesion de una obra pública y particularmente la de caminos de fierro, es de mucha trascendencia, porque lleva consigo la facultad de expropiar y emitir acciones.—Por consiguiente, donde quiera que el Gobierno se estime bastante á sí mismo para no autorizar con su sancion empresas quiméricas, que so pretexto de interes público, pueden hacer víctimas del charlatanismo de especuladores de mala fé á millares de hombres honrados, se deben exigir pruebas mas ó menos severas, y seria hasta ridículo que el Gobierno no las exigiera.

"Lo primero, pues, que debe averiguarse para admitir cualquier propuesta, relativa á la adjudi-

cacion de una línea férrea, es la capacidad de la persona, tanto por sus recursos pecuniarios, cuanto por las garantías de su probidad y otras circunstancias que alejen todo temor de demoras ó futuras dificultades.—Se conseguirá el fin exigiendo al empresario una garantía de que dará principio á las operaciones y estudios sobre el terreno en un término nunca mayor de dos meses de la fecha de la concesion; para hacer el estudio y para concluirlo se determinará el plazo segun las circunstancias particulares de cada camino.

"Si la concesion que hace V. E. no tuviera un plazo fijo y perentorio para principiar y otro para concluir los estudios; trascurridos estos podria muy bien suceder que no se encuentre ya quién acometa el mismo proyecto en mucho tiempo. Cuando el Gobierno se impone esta traba, justo parece que se exija al empresario alguna garantía, alguna prueba positiva de que podrá cumplir

gada de fijar las bases para el cumplimiento de una ley (semejante á la de 8 del corriente) de ferrocarriles en una nacion europea.

El estudio debe emprenderse por un ingeniero en jefe, un ingeniero segundo y dos ayudantes con sus respectivos peones. Solo así se tendrá seguridad y confianza en los trabajos que se hagan, y que las concesiones solicitadas tienen un objeto verdadero, porque quien hace gastos para un estudio, claro es que tiene ánimo firme de emprender la obra, si los resultados del costo, productos y demas datos corresponden al objeto propuesto.

Debe fijarse como condicion indispensable y esencial que los gastos del trazo preliminar sean de cuenta exclusiva del que solicita la empresa, y que la "concesion precaria, admision de propuesta, ó propiamente hablando, la autorizacion para hacer dicho estudio á que se refiere el artículo primero de la citada ley de 8 del corriente, no obliga de ningun modo al Estado, ni limita la facultad de V. E. para conceder iguales autorizaciones á los que pretendan hacer otros estudios de las mismas líneas."—Si así no fuera, resultaria que el empresario adquiriria una exclusiva ó privilegio, con el cual puede traficar sin que la nacion reportara provecho ninguno.

En cuanto á los datos necesarios para conocer la posibilidad, utilidad y productos de la linea proyectada, siendo agenos de la competencia de esta Direccion, V. E. los detallará anticipadamente, á fin de que haya uniformidad en todos los estudios que se practiquen.—Bien se deja co-

nocer que la posibilidad de que se encarga la ley, es sin duda la económica; porque en los adelantos del dia en las ciencias y artes, todo ferrocarril es posible, aunque su costo sea excesivo.

Al evacuar este informe me he referido casi literalmente al emitido por una respetable junta de ingenieros á la Direccion General de Obras Públicas de una nacion que hoy hace notables progresos en la construccion de líneas férreas.—Ese dictámen fué admitido por el Gobierno y con la misma confianza no he dudado en referirme y apoyarme en él.

Resumiendo los principios, observaciones y argumentos aducidos en este informe, el que suscribe es de parecer:

1º Que se admita como postor ó empresario á D. Enrique Wyman para construir un camino de fierro que parta del Cerro de Pasco y termine en Pasco.

2º Que el empresario señor D. Enrique Wy-

geniero de crédito conocido como ingeniero en jefe, un ingeniero segundo y el número de auxiliares y peones que se conceptuen necesarios.

5º El estudio del trazo preliminar debe contener precisamente:—

1º El plano general de la línea .... con especificacion de los pueblos, haciendas y rios que atraviese, abrazando una zona de cien metros cuando menos á derecha é izquierda; si en estas zonas hay pueblos, haciendas ó cosas notables el plano será en una escala de un centímetro por cada cincuenta métros ó sea 1/500.

2º Perfil longitudinal.... Se aplicará la misma escala anterior por las horizontales y un centímetro por cada cinco metros ó sea 1/500 para las verticales.

3º Informe ó memoria descriptiva .... del proyecto en que se exprese con claridad la naturaleza del camino que se trata de hacer; descripcion general del terreno que atraviesa, rádios mínimos de las curvas y otros datos igualmente generales. Número de estaciones y apartaderos, y aun cuando no se presenten los planos de estas, se dará idea de su calidad.

4º El presupuesto general dividido en secciones:—

1ª Cantidad y movimiento de tierras y su costo separando los cortes de los terraplenes, y detallando los lugares que estos ocupan con relacion al perfil longitudinal.

2ª Costo del material fijo, expresando el número de toneladas de rieles, el peso de estos por metro de largo, su forma, peso de los clavos, co-

locomotoras, coches, wagones, c
vos precios.

5ª Gastos generales—como p
ros, gastos de estudio y demas gas
tracion y contabilidad, y en genera
tos indispensables para la construc

6ª Como condicion esencial, y s
damental, debe expresarse clara
admision de la propuesta no oblig
de ningun modo, ni limita su fac
mitir otras propuestas á los que pr
estudios de las mismas líneas.

Las demas condiciones y observ
rán en su oportunidad. V. E. en e
solverá sin embargo como lo crea
—Excmo. Señor.—M. F. Paz-So

FERROCARRIL de Pisagua á Sa

ril de Iquique á la Noria; ante V. E. respetuosamente expongo: que habiendo reconocido la posibilidad de establecer una línea férrea, servida por máquinas de vapor, entre el puerto de Pisagua y las Salitreras que se llaman del Norte en la provincia de Tarapacá; y siendo evidente su conveniencia á la industria salitrera y al comercio; nos hemos resuelto á construir desde luego un ferrocarril servido por máquinas de vapor entre el mencionado puerto y el canton de Sal de Obispo, sin gravámen alguno para el Erario, y ofreciendo una participacion en esta empresa á todas las personas del pais que quieran interesarse en ella. En esta virtud, haciendo uso del derecho que nos concede el artículo 36 de la contrata del ferrocarril de Iquique, vengo á solicitar de V. E. se digne concederme, en uso de las facultades de que se halla investido por la ley, el privilegio y propiedad de esta obra sobre las bases siguientes:

Art. 1º El Gobierno nos concederá privilegio exclusivo por el término de *veinte y cinco años* para construir un ferrocarril servido por máquinas de vapor, desde el puerto de Pisagua á las salitreras de Sal de Obispo y para establecer los ramales que la empresa crea convenientes en conexion con la línea principal. Vencido el término del privilegio, la sociedad conservará la propiedad de dicho camino por *setenta y cuatro años mas*, y vencidos estos, el camino con todos sus enseres, material rodante y accesorios, pasará á ser propiedad del Estado. El privilegio comprenderá tam-

tema que se pretende adoptar.

4º Material rodante detallando c
locomotoras, coches, wagones, con
vos precios.

5ª Gastos generales—como pag
ros, gastos de estudio y demas gasto
tracion y contabilidad, y en general t
tos indispensables para la construcci

6ª Como condicion esencial, y si s
damental, debe expresarse claram
admision de la propuesta no obliga
de ningun modo, ni limita su facult
mitir otras propuestas á los que prete
estudios de las mismas líneas.

Las demas condiciones y observaci
rán en su oportunidad. V. E. en est
solverá sin embargo como lo crea ma
—Excmo. Señor.—M. F. Paz-Sold.

FERROCARRIL de Pisagua á Sa

ril de Iquique á la Noria; ante V. E. respetuosamente expongo: que habiendo reconocido la posibilidad de establecer una línea férrea, servida por máquinas de vapor, entre el puerto de Pisagua y las Salitreras que se llaman del Norte en la provincia de Tarapacá; y siendo evidente su conveniencia á la industria salitrera y al comercio; nos hemos resuelto á construir desde luego un ferrocarril servido por máquinas de vapor entre el mencionado puerto y el canton de Sal de Obispo, sin gravámen alguno para el Erario, y ofreciendo una participacion en esta empresa á todas las personas del pais que quieran interesarse en ella. En esta virtud, haciendo uso del derecho que nos concede el artículo 36 de la contrata del ferrocarril de Iquique, vengo á solicitar de V. E. se digne concederme, en uso de las facultades de que se halla investido por la ley, el privilegio y propiedad de esta obra sobre las bases siguientes:

Art. 1º El Gobierno nos concederá privilegio exclusivo por el término de *veinte y cinco años* para construir un ferrocarril servido por máquinas de vapor, desde el puerto de Pisagua á las salitreras de Sal de Obispo y para establecer los ramales que la empresa crea convenientes en conexion con la línea principal. Vencido el término del privilegio, la sociedad conservará la propiedad de dicho camino por *setenta y cuatro años mas*, y vencidos estos, el camino con todos sus enseres, material rodante y accesorios, pasará á ser propiedad del Estado. El privilegio comprenderá tam-

sagua" con un capital de un millon do
soles, que se aumentará, si es nece
dos millones de soles. Del capital q
ofrecerá la mitad al público en el P
año, en acciones de cien soles, y la
podrán ponerla los empresarios. Si
año, no se hubieren colocado todas la
podrán los empresarios negociar las sc
el extranjero.

Art. 3º El Gobierno concederá al
de Pisagua gratuitamente el uso de lc
de propiedad nacional para la línea,
almacenes y demas dependencias; com
de utilidad pública gozará el derecho
piacion, con arreglo á la ley, de las pr
particulares que necesite; todos los
para la construccion, conservacion,
y explotacion del camino serán libres
derecho de aduana y municipal; y en
empresa gozará en general de todas las
cias y derechos que se han dado y en
se den á las de su clase en la Repúblic

Art. 4º El camino será de una sola

Art. 5º La tarifa de fletes y pasajes será la misma que se ha estipulado por el ferrocarril de Iquique.

Art. 6º La empresa principiará sus trabajos para la construccion del camino á los tres años, cuando mas tarde, de firmada la escritura de la concesion: y concluirá el camino á lo mas á los dos años de principiada la obra; salvo los casos de guerra interior ó exterior y demas casos fortuitos ó de fuerza mayor. A los seis meses de firmada la contrata se depositarán en la Direccion de Obras Públicas los planos y perfil de la obra. Al mismo tiempo se otorgará una fianza de diez mil soles que la empresa pagará al Gobierno como multa, en caso que no concluya la obra en el tiempo prefijado.

Art 7º Por el ferrocarril de Pisagna se trasportarán gratis las balijas del correo y el empleado conductor. Las tropas, jefes y oficiales, y los empleados civiles y militares que marchen en comision del servicio, pagarán medio pasaje; y las cargas pertenecientes al Gobierno abonarán la mitad del flete.

Art. 8º El ferrocarril de Pisagua quedará sujeto á las leyes y reglamentos generales que se den para la policia de los caminos de hierro de la República.

Art. 9º Cinco años antes de cumplirse los noventa y nueve años de la concesion, el Gobierno podrá hacer reconocer prolijamente la línea y todos sus accesorios y la empresa los mantendrá en el mas perfecto estado de conservacion, hasta que se entregue á los agentes del Gobierno.

ginetes y demas piezas que se emplean. Costo de colocacion de la via, estaciones, talleres, etc.

3ª Obras de arte, como puentes, tuneles, y obras semejantes, detallando el sitio en que se piensa construirlos y su precio, indicando el sistema que se pretende adoptar.

4ª Material rodante detallando el número de locomotoras, coches, wagones, con sus respectivos precios.

5ª Gastos generales—como pago de ingenieros, gastos de estudio y demas gastos de administracion y contabilidad, y en general todos los gastos indispensables para la construccion de la obra.

6ª Como condicion esencial, y si se quiere fundamental, debe expresarse claramente que la admision de la propuesta no obliga al Gobierno de ningun modo, ni limita su facultad para admitir otras propuestas á los que pretendan hacer estudios de las mismas líneas.

desde la caleta de Pisagua hasta el canton nombrado Sal de Obispo, no hay observacion la menor que hacer á los nueve artículos de que consta: y es tanto mas expedita la concesion del privilegio por la autoridad suprema de V. E. desde que esta obra no afecta absolutamente los intereses del Estado, por no solicitarse garantia, y por las ventajas visibles y positivas que resultarán á la provincia de Tarapacá.—Lima, Diciembre 5 de 1864.—José de Mendiburu.

Lima, Diciembre 6 de 1864.

Vista al Sr Fiscal de turno de la Corte Suprema de Justicia.—Gomez Sanchez.

Excmo. Señor.

El Fiscal reproduce lo informado por la Direccion General de Hacienda. Lima, Diciembre 14 de 1864.— Morales.

Lima, Diciembre 21 de 1864.

Vista la propuesta que hace D. Manuel A. Orihuela, por sí y á nombre de D. José Pickering, para establecer un ferrocarril á vapor desde la caleta de Pisagua hasta el canton nombrado Sal de Obispo, en la provincia de Tarapacá; y considerando, que por el artículo 36 de la contrata, que en 8 de Noviembre último, celebraron con

bien á las caletas comprendidas entre Pisagua é Iquique.

Art. 2º Para la realizacion de esta empresa, constituiremos una sociedad anónima con el título de "Compañia Nacional del Ferrocarril de Pisagua" con un capital de un millon doscientos mil soles, que se aumentará, si es necesario, hasta dos millones de soles. Del capital que se fije se ofrecerá la mitad al público en el Perú por un año, en acciones de cien soles, y la otra mitad podrán ponerla los empresarios. Si vencido el año, no se hubieren colocado todas las acciones, podrán los empresarios negociar las sobrantes en el extranjero.

Art. 3º El Gobierno concederá al ferrocarril de Pisagua gratuitamente el uso de los terrenos de propiedad nacional para la línea, estaciones, almacenes y demas dependencias; como empresa

Art. 5º La tarifa de fletes y pasajes será la misma que se ha estipulado por el ferrocarril de Iquique.

Art. 6º La empresa principiará sus trabajos para la construccion del camino á los tres años, cuando mas tarde, de firmada la escritura de la concesion: y concluirá el camino á lo mas á los dos años de principiada la obra; salvo los casos de guerra interior ó exterior y demas casos fortuitos ó de fuerza mayor. A los seis meses de firmada la contrata se depositarán en la Direccion de Obras Públicas los planos y perfil de la obra. Al mismo tiempo se otorgará una fianza de diez mil soles que la empresa pagará al Gobierno como multa, en caso que no concluya la obra en el tiempo prefijado.

Art 7º Por el ferrocarril de Pisagua se trasportarán gratis las balijas del correo y el empleado conductor. Las tropas, jefes y oficiales, y los empleados civiles y militares que marchen en comision del servicio, pagarán medio pasaje; y las cargas pertenecientes al Gobierno abonarán la mitad del flete.

Art. 8º El ferrocarril de Pisagua quedará sujeto á las leyes y reglamentos generales que se den para la policia de los caminos de hierro de la República.

Art. 9º Cinco años antes de cumplirse los noventa y nueve años de la concesion, el Gobierno podrá hacer reconocer prolijamente la línea y todos sus accesorios y la empresa los mantendrá en el mas perfecto estado de conservacion, hasta que se entregue á los agentes del Gobierno.

Tales son las bases, Excmo. Señor, de la concesion que solicitamos, y en virtud de la cual el pais contará con una via férrea mas, que venga á dar incremento á su industria, sin causar ningun desembolso ni ocasionar ninguna responsabilidad al Erario. Por el contrario, construida esta línea al mismo tiempo casi que la de Iquique y por los mismos empresarios, se hace imposible el antagonismo de intereses que, sin esta circunstancia podria establecerse en perjuicio de la última, cuyo capital tiene un interes garantido por la Nacion—antagonismo que el Gobierno ha querido evitar estipulando las cláusulas 4ª y 36 de la contrata de Iquique. A mérito de las razones expuestas,

A V. E. suplico se digne concederme el privilegio y demas franquicias que solicito para establecer el expresado ferrocarril de Pisagua á Sal de Obispo en los términos que dejo indicados.

desde la caleta de Pisagua hasta el canton nombrado Sal de Obispo, no hay observacion la menor que hacer á los nueve artículos de que consta: y es tanto mas expedita la concesion del privilegio por la autoridad suprema de V. E. desde que esta obra no afecta absolutamente los intereses del Estado, por no solicitarse garantía, y por las ventajas visibles y positivas que resultarán á la provincia de Tarapacá.—Lima, Diciembre 5 de 1864.—José de Mendiburu.

Lima, Diciembre 6 de 1864.

Vista al Sr Fiscal de turno de la Corte Suprema de Justicia.—Gomez Sanchez.

Excmo. Señor.

El Fiscal reproduce lo informado por la Direccion General de Hacienda. Lima, Diciembre 14 de 1864.— Morales.

Lima, Diciembre 21 de 1864.

Vista la propuesta que hace D. Manuel A. Orihuela, por sí y á nombre de D. José Pickering, para establecer un ferrocarril á vapor desde la caleta de Pisagua hasta el canton nombrado Sal de Obispo, en la provincia de Tarapacá; y considerando, que por el artículo 36 de la contrata, que en 8 de Noviembre último, celebraron con

el Gobierno para la construccion del ferrocarril de Iquique á las salitreras de la Noria, se les concedió el derecho de preferencia, para plantificar el de la referida caleta de Pisagua, bajo las condiciones que se propusiesen por otros empresarios: que siendo esta propuesta la primera y única que se ha presentado, para que se adjudique la construccion de dicho camino, sin afectar en lo menor los intereses fiscales, y que ofrece ademas positivas ventajas al comercio é industria de la indicada provincia: haciendo uso de la autorizacion concedida al Gobierno en el artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre último, y de conformidad con lo expuesto por la Direccion General de Hacienda y dictámen del Fiscal de la Suprema; se acepta la referida propuesta bajo las nueve cláusulas que contiene, con solo la modificacion

datos igualmente generales; número de estaciones y apartaderos y aun cuando no se presenten los planos de estos, se dará idea de su calidad:

4º El presupuesto general dividido en secciones: 1ª Cantidad y movimiento de tierra y su costo, separando los cortes de los terraplenes y detallando los lugares que estos ocupan con relacion al perfil longitudinal: 2ª Costo del material, expresando el número de toneladas de rieles, el peso de estos por metros de largo, su forma, peso de los clavos, clavos, coginetes y demas piezas que se emplean. Costo de la colocacion de la via, estaciones, talleres etc. 3ª Obras de arte, como puentes, tuneles y otras semejantes, detallando el sitio en que se piensa construirlos y su precio é indicando el sistema que se pretende adoptar: 4ª Material rodante, detallando el número de locomotoras, coches, carros etc. con sus respectivos precios:

5º Gastos generales, como pago de ingenieros gastos de estudio y demas de administracion y contabilidad y en general todos los indispensables para la construccion de la obra.

6º La aceptacion de esta propuesta no limita la fecultad del Gobierno para admitir otras que faciliten la realizacion de la obra.

7ª Presentados al Ministerio todos los datos que se solicitan por los artículos precedentes, pasará el Gobierno estos trabajos á la Direccion de Obras Públicas para que esta las examine y estudie, comisionondo á uno de los ingenieros de Estado, que de acuerdo con el que nombre la empresa, forme el trabajo final y rectifique el pre-

dará una fianza de seis mil pesos para asegurar al Gobierno que concluirá el estudio del trazo preliminar de dicho camino en el término de un año contado desde esta fecha.

3ª Si el empresario Dr. D. José Silva Santisteban no concluye el trazo preliminar en el plazo señalado, queda de hecho sin efecto la presente concesion, haciéndose efectiva por parte del Gobierno, la fianza á que se contrae la cláusula anterior.

4ª El estudio preliminar á que se refiere el inciso primero del artículo primero de la ley de 8 de Noviembre último, debe hacerse por un ingeniero de crédito conocido, como ingeniero en jefe, un ingeniero segundo y el número de auxiliares y peones que se conceptúen necesarios.

5ª El estudio del trazo preliminar debe conte-

en representacion de otros; que es la primera y la única que se ha presentado hasta hoy para que se adjudique la construccion de dicha línea férrea con sujecion á las prescripciones de que se encarga la referida ley; de conformidad con lo expuesto por la Direccion de Obras Públicas y dictámen del Fiscal de la Corte Suprema; se acepta dicha propuesta, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Se admite como postor ó empresario á D. Juan Edmonsond por sí y á nombre de la Compañia que representa, para la construccion del ferrocarril que partiendo de Santa ó Chimbote termine en la ciudad de Huaraz.

2ª El empresario D. Juan Edmonsond dará una fianza de 3,000 pesos para asegurar al Gobierno que concluirá el estudio del trazo preliminar de dicho camino, en el término de un año contado desde esta fecha.

3ª Si el empresario D. Juan Edmondson no concluye el trazo preliminar en el plazo señalado, queda de hecho sin efecto la presente concesion, haciéndose efectiva por parte del Gobierno la fianza á que se contrae la cláusula anterior.

4ª El estudio preliminar á que se refiere el inciso 1º del artículo 1º de la ley de 8 de Noviembre último, debe hacerse por un ingeniero de crédito conocido, como ingeniero en jefe, un ingeniero 2º y el número de auxiliares y peones que se conceptúen necesarios.

5º El estudio del trazo preliminar debe contener precisamente:

1º El plano general de la línea, con especifi-

supuesto del monto á que ascienda la construccion del camino.

8ª Luego que estos nuevos trabajos se hallen concluidos, los remitirá el Gobierno á una junta de ingenieros y con el parecer de ella, los someterá á una junta de comerciantes de reconocidas luces y probidad, para que formulen el proyecto del contrato.

9ª El Gobierno adjudicará la construccion de esta línea á la empresa que ofrezca mayores ventajas al Estado; siendo en este caso obligacion de la empresa preferida, abonar todos los gastos hechos en el estudio de esta línea á los actuales proponentes y á los que lo hubiesen verificado, en virtud de haber sido admitidos por el Gobierno como postores ó empresarios. Trascríbase esta resolucion á los Prefectos de Cajamarca y de la Libertad, haciéndoseles las prevenciones acordadas. — Comuníquese y publíquese. — Rú-

en representacion de otros; que es la primera y la única que se ha presentado hasta hoy para que se adjudique la construccion de dicha línea férrea con sujecion á las prescripciones de que se encarga la referida ley; de conformidad con lo expuesto por la Direccion de Obras Públicas y dictámen del Fiscal de la Corte Suprema; se acepta dicha propuesta, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Se admite como postor ó empresario á D. Juan Edmonsond por sí y á nombre de la Compañia que representa, para la construccion del ferrocarril que partiendo de Santa ó Chimbote termine en la ciudad de Huaraz.

2ª El empresario D. Juan Edmonsond dará una fianza de 3,000 pesos para asegurar al Gobierno que concluirá el estudio del trazo preliminar de dicho camino, en el término de un año contado desde esta fecha.

3ª Si el empresario D. Juan Edmondson no concluye el trazo preliminar en el plazo señalado, queda de hecho sin efecto la presente concesion, haciéndose efectiva por parte del Gobierno la fianza á que se contrae la cláusula anterior.

4ª El estudio preliminar á que se refiere el inciso 1º del artículo 1º de la ley de 8 de Noviembre último, debe hacerse por un ingeniero de crédito conocido, como ingeniero en jefe, un ingeniero 2º y el número de auxiliares y peones que se conceptúen necesarios.

5º El estudio del trazo preliminar debe contener precisamente:

1º El plano general de la línea, con especifi-

cacion de los pueblos, haciendas y rios que atraviese, abrazando una zona de 100 metros, cuando menos á derecha é izquierda, si en estas zonas hay pueblos, haciendas ú objetos notables. El plano será en una escala de un centímetro por cada 50 metros ó sea 1/5000:

2º Perfil longitudinal. Se aplicará la misma escala anterior para las horizontales y un centímetro por cada 5 metros ó sea un 1/500 para las verticales:

3º Un informe ó memoria descriptiva del proyecto en que se exprese con claridad la naturaleza del camino que se trata de hacer, su utilidad y productos, descripcion general del terreno que atraviesa, rádios mínimos de las curvas y otros datos igualmente generales. Número de estaciones y apartaderos, y aun cuando no se presenten los planos de estos, se dará idea de su calidad.

4º El presupuesto general dividido en seccio-

pectivos precios:—5º Gastos generales, como pago de ingenieros, gastos de estudio y demas de administracion y contabilidad; y en general todos los indispensables para la construccion de la obra.

6ª La aceptacion de esta propuesta no limita la facultad del Gobierno para admitir otras que faciliten la realizacion de la obra.

7ª Presentados al Ministerio todos los datos que se solicitan por los artículos precedentes, pasará el Gobierno estos trabajos á la Direccion de Obras Públicas para que esta los examine y estudie, comisionando á uno de los ingenieros de Estado, que, de acuerdo con el que nombre la empresa, forme el trazo final y rectifique el presupuesto del monto á que ascienda la construccion del camino.

8ª Luego que estos nuevos trabajos se hallen concluidos, los remitirá el Gobierno á una junta de ingenieros, y con el parecer de ella los someterá á una junta de comerciantes de reconocidas luces y probidad, para que formulen el proyecto del contrato.

9ª El Gobierno adjudicará la construccion de esta línea, á la empresa que ofrezca mayores ventajas al Estado, siendo en este caso obligacion de la empresa preferida, abonar todos los gastos hechos en el estudio de la línea, á los actuales proponentes y á los que lo hubiesen verificado, en virtud de haber sido admitidos por el Gobierno como postores ó empresarios. Trascríbase esta resolucion al Prefecto de Ancachs, haciéndo-

le las prevenciones acordadas. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GOMEZ SANCHEZ.

(Per. N. 43 t. 47.)

PRIMER contrato jamas hecho para la construccion del ferrocarril de Arequipa.

Lima, Diciembre 10 *de* 1864.

Teniendo en consideracion: que por supremo decreto de 12 de Junio de 1863, aceptó el Gobierno la propuesta hecha por los SS. D. Patricio Gibbson y D. José Pickering, para la construccion de un ferrocarril que una la ciudad de Arequipa con el punto de la costa mas conveniente; que por motivo del aumento del costo de la obra, el Gobier-

[redacted]

rá de consecuencias tan benéficas para el pais y principalmente para Arequipa, no menos que para otros importantes departamentos del sur de la República, resta solo formalizar el contrato, conforme á lo prevenido en dicha resolucion legislativa: se accede á la solicitud que hacen los señores D. Patricio Gibbson y D. José Pickering, para que se confirme la concesion mencionada, aumentándose el límite de la cantidad garantizada á la cantidad arriba dicha, bajo los términos y condiciones siguientes:

Art. 1º El Gobierno concede á D. Patricio Gibbson y D. José Pickering el derecho de construir y explotar un camino de hierro con máquinas de vapor, desde la costa y caleta de Mejia á Arequipa sobre el cual gozará de privilegio exclusivo por el término de 25 años. Pasado este término, la empresa conservará la propiedad de dicho camino por 74 años mas sin privilegio.

Art. 2º D. Patricio Gibbson y D. José Pickering, para llevar á cabo esta empresa, tendrán derecho de formar en el pais ó en el extranjero, una sociedad que tomará el título de "Compañia del Ferrocarril de Arequipa," la cual gozará de todos los derechos que corresponden ahora y se otorguen en adelante, á esta clase de asociaciones.

Art. 3º Se ofrecerán al público en el Perú, durante seis meses, veinte y cinco mil acciones de á cien soles á la par ó veinte libras esterlinas cada una, publicándose la convocatoria por dichos seis meses en los diarios de esta capital, y en los periódicos de las capitales de departamento.

Art. 4º Durante el término del privilegio, no se permitirá establecer otro ferrocarril por vapor entre el puerto de Mejia y Arequipa. Vencido el término de la concesion, es decir, cumplidos los 99 años, pasará el camino á ser del dominio del Estado, debiendo entregarse en buenas condiciones de servicio, con sus terminus, carruajes y demas útiles. El término principiará á contarse desde la fecha en que se entregue la línea al tráfico público.

Art. 5º El camino será de una sola via, teniendo los cambios convenientes en las estaciones principales y en las que fuese preciso establecer en todo el largo de la línea. Las curbas no bajarán de 150 metros de rádio, y la inclinacion del talud será la natural en que por sí pueda sostenerse, empleándose cuantos ahorros sean posibles conforme al informe presentado.

en estas ramificaciones, no entra ni se calcula en el que garantiza el Gobierno. Dichas ramificaciones no podrán hacerse hasta despues de terminada la línea principal.

Art. 8º El Gobierno concede gratuitamente á la empresa los terrenos del Estado, que sean necesarios para el ferrocarril y el tránsito de sus trenes, estaciones, casas, almacenes y demas dependencias. Si la empresa necesita algunos terrenos municipales, ó de particulares para terminus, estaciones ó cualquier otro objeto, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa, si los dueños de tales terrenos se negasen á enagenarlos. Estos terrenos serán pagados al contado, ó directamente ó sea depositando su importe ante el juez en caso de alguna cuestion judicial, que en ningun caso puede interrumpir los trabajos.

Art. 9º Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de modo que no sufran daño los propietarios ó el público; pero su costo se incluye en el capital garantizado.

Art. 10. Los carruajes, máquinas, rieles, herramientas, fierro, carbon, pintura y demas útiles necesarios para construir y explotar, reparar y conservar el camino, quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal, durante el tiempo del privilegio, y los víveres que se introduzcan del extranjero para la manutencion de los trabajadores, gozarán de la misma exencion, por solo el tiempo que dure la construccion del camino. Se

entiende por víveres la carne fresca, seca ó salada, papas, arroz, frejoles, manteca, garbanzos, pescado seco, galleta y harina. La cantidad se calculará en proporcion del número de trabajadores, tomando por norma una racion de armada.

Art. 11. Si los jefes de la aduana ó el interventor del ferrocarril, creyesen que es excesivo el número de los artículos que se piden libres de derecho para la explotacion y conservacion de la línea, despues que esté concluida, el Gobierno nombrará una junta de ingenieros, para que oyendo antes á la junta directiva del ferrocarril, resuelva el caso.

Art. 12. La empresa podrá introducir peones del extranjero para el trabajo de la línea, y los contratos que con ellos celebre, se harán cumplir extrictamente, con tal que no se opongan á las leyes del pais, y que hayan sido visados por el cónsul peruano, en el lugar de donde proceden

el puerto de Mejia, un muelle que corresponda al término del ferrocarril, observándose las precauciones, que la aduana de aquel puerto tenga á bien determinar para resguardo de los intereses fiscales. En caso que convenga al Gobierno hacer uso del muelle del ferrocarril para el servicio de la aduana ó comprarlo, se estipulará una compensacion correspondiente en el primer caso, ó se abonará su valor en el segundo, conforme á las disposiciones que se dicten posteriormente, para detallar el modo de hacer este justiprecio. Asimismo es permitido á la empresa el colocar un telégrafo eléctrico á lo largo de la línea; pero bajo la condicion de que su importe no se incluya en el capital garantizado. La empresa cobrará por separado por el uso del muelle y servicio del telégrafo, como tambien por los almacenes, bodegas, tajamares, caminos, boyas y cualesquiera otras obras que haga construir para el uso y la conveniencia del público, no incluidas en los planos presentados; y sin garantia del Gobierno ni privilegio.

Art. 16. La empresa podrá emplear sus propios peones, para el desembarque de todos los materiales, útiles y víveres destinados al ferrocarril y para el trasporte de estos á sus almacenes.

Art. 17. El máximun de flete que cobrará por milla la empresa será por cada quintal de carga que trasporte el ferrocarril, uno y medio centavos de sol. Por pasajeros en coches de primeraclase: por milla diez centavos. En coches de segunda clase: por milla siete centavos. En coches de tercera clase: por milla cinco centavos, tanto de su-

bida como de bajada. Con arreglo á esta base, formará la empresa la tarifa de fletes y pasajes y la someterá á la aprobacion del Gobierno, despues de lo cual no podrá sin acuerdo de este ser alterada en ningun sentido. Para la alteracion se organizará un expediente en que se pondrá de manifiesto la necesídad de esta medida.

Art. 18. Las mercaderias que por su peso ó volúmen, necesiten una tarifa especial, se arreglarán á precios que constarán en una tarifa, formada por la empresa de acuerdo con el Gobierno.

Art. 19. Por el ferrocarril de Arequipa se trasportarán gratis las balijas del correo y el empleado conductor. Las tropas, jefes y oficiales, empleados civiles y militares, que marchen en comision del servicio, pagarán medio pasaje; y las cargas pertenecientes al Gobierno abonarán la mitad del flete: debiendo las autoridades tomar las medidas necesarias para que no se abuse de

por cualquiera especie de contrato, que esté arreglado á las leyes del pais; formar una Compañia por acciones, ó disponer de su propiedad como crean conveniente; pero ni ellos, ni los que les sucedan en la empresa, cualquiera que sea su nacionalidad, podrán emplear en las cuestiones que se susciten otros medios que los que las leyes de la República permiten á los peruanos para obtener justicia y defender sus derechos. Pueden tambien obligar é hipotecar con la misma condicion el camino y sus enseres, para adquirir caudales aplicables á la empresa, sin excederse en ninguno de los casos citados de lo estipulado en este contráto; pero les es prohibido absolutamente trasmitir sus derechos á un gobierno extranjero. Tanto en el caso de venta como en el de hipoteca, los contratistas ó sus secionarios deberán dar aviso al Gobierno por si quisiere comprar el camino, ó facilitar los caudales que necesite la empresa, pues para una y otra cosa gozará el Estado del derecho de preferencia.

Art. 22. Luego que se organice la Compañia del ferrocarril, el Gobierno nombrará un comisionado que lo represente, quien tendrá el derecho de asistir á todas las juntas que celebren los directores, y sin cuyo conocimiento no podrán hacerse compras ni contratas, que afecten al capital de la empresa. Este agente podrá serlo el Ministro Diplómatico del Perú en el lugar donde se establezca la sociedad, ó cualquiera otra persona que con tal objeto nombre el Gobierno.

Art. 23. El Gobierno concede al ferrocarril de Arequipa, en virtud de la disposicion legislativa

citada, la garantia nacional del interes de siete por ciento anual, despues de deducidos los gastos de explotacion, por el término de veinticinco años hasta el máximun de quince millones de soles ó sea tres millones de libras esterlinas, que se ha fijado como capital necesario para la construccion de esta línea con todas sus dependencias y material rodante. La garantia empezará á correr por la mitad del capital señalado cuando la línea sea abierta al tráfico público en su primera seccion; correrá por las tres cuartas partes del capital, cuando sea concluida la segunda seccion, y se hará efectiva sobre todo el capital, cuando el ferrocarril esté definitivamente concluido con sus estaciones, maestranzas, muelle, talleres, oficinas, material rodante y demas dependencias. Queda afecto con especialidad á la seguridad de esta ga-

operarios que exige el servicio de todo ferrocarril: gastos de conbustible, aceite ó grasa y demas artículos de consumo diario y urgentísimo, y todos los demas gastos que se ocasionen, ó para reponer el consumo lento de las cosas, ó las que se pierdan por causas extraordinarias, y que no dependen de la mala construccion de la via ó material rodante. El déficit por el cual pueda quedar responsable el Erario, será pagado á la empresa en Lóndres, al fin de cada seis meses, por medio de los agentes financieros del Gobierno, treinta dias despues de haberse fijado el importe del déficit, con las formalidades y autenticidad necesarias. Las ganancias ó pérdidas que hubiere en el cambio de los soles por libras esterlinas, serán por cuenta de la Compañia: así que, el computo del déficit se hará en soles, reduciéndolos á libras esterlinas, al cambio corriente del dia; entendiéndose que la ley de los soles será la actualmente vigente. Pero si resulta que el costo de todo el camino con sus accesorios, segun los presupuestos, fuese menor de los quince millones de soles, el Gobierno solo garantizará el interes sobre el capital que efectivamente se invirtiere.

Art. 25. Luego que el camino produzca mas de un 10 por ciento anual de beneficio, repartible en dividendos, el exceso se entregará al Estado, hasta reembolsarlo de las sumas que haya pagado para cubrir la garantia.

Art. 26. La garantia de 7 por ciento cesará de hecho, si el camino produce el 7 por ciento por dos años consecutivos, sin perjuicio de pa-

gar al Estado lo que hubiese gastado por la garantia.

Art. 27. El Gobierno nombrará tambien un interventor, residente en Arequipa, que tendrá derecho á asistir á las juntas de la direccion administrativa, y de los agentes locales de la empresa. Este interventor deberá tener un conocimiento exacto de todas las operaciones de contabilidad que se ejecuten, y examinará los balances semestrales que deben hacerse el 30 de Junio y 31 de Diciembre de cada año, con vista de los libros y cuentas de la Compañia, dando un certificado de su exactitud. En caso que del balance resulte que el Gobierno tiene que satisfacer á la empresa alguna cantidad por déficit, el interventor dará un certificado en forma que acredite esta circunstancia, y en vista de este documento el Gobierno ordenará el pago. Si el interventor encuentra que los trabajos y gastos

cision será definitiva. Cualquiera diferencia que pueda ocurrir sobre la inteligencia de este contrato, se juzgará con arreglo á lo que se haya estipulado en las concesiones de los ferrocarriles de Ica y de Iquique y demas semejantes, en caso que en la presente no se haya determinado claramente ó se haya omitido alguna condicion.

Art. 29. Concluida la obra del ferrocarril de Arequipa, la empresa someterá á la aprobacion del Gobierno, un reglamento para el mejor arreglo y servicio del tráfico, el cual será cumplido en todas sus partes por las autoridades de provincia. Al mismo tiempo se fijará: 1º las operaciones y deberes del interventor que nombre el Gobierno: 2º la clasificacion y conocimiento claro y preciso de los gastos de explotacion propiamente dicha; de los de conservacion y reparacion, y de los de fabricacion y reconstruccion: 3º las formalidades que debe observar para poner en conocimiento del Gobierno el resultado de las cuentas y balances semestrales, determinando el producto líquido del camino y la proporcion de este respecto del capital, y 4º la comprobacion que debe acompañar, si llega el caso de que resulte algun cargo contra el Estado por la garantia.

Art. 30. El ferrocarril de Arequipa, como las demas vias de esta clase, queda sujeto á las leyes y reglamentos generales, que se fijarán para el arreglo y policia de los caminos de fierro en la República.

Art. 31. D. Patricio Gibson y D. José Pickering se comprometen á empezar la construccion del ferrocarril de Arequipa dentro de dos años,

contados desde la fecha de este decreto, y á concluirlo seis años despues de haberla empezado, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor. Los empresarios darán en el término de cuatro meses, una garantia de cincuenta mil soles para asegurar el cumplimiento de esta obligacion, cuya suma pagarán como multa, en caso qué no llenen el compromiso que contraen. Y si esta fianza no se constituye dentro de cuatro meses, contados desde la fecha, sea por medio de una consignacion en documentos del crédito público, ó de la garantia, de una ó mas casas respetables de comercio, de hecho se tendrá por cancelado y sin efecto alguno este contrato.

Art. 32. Cinco años antes de cumplirse los 99 años de la concesion, el Gobierno hará reconocer prolijamente la línea y todos sus accesorios, y la empresa tendrá la obligacion de mantenerlo en el mas perfecto estado de conservacion, hasta

este camino, al mismo tiempo que presta la garantia á que se refiere el artículo 31. No podrá variarse la direccion general de la línea, sin prévia aprobacion del Gobierno.

Art. 35. Estando obligada la empresa á principiar los trabajos del ferrocarril, dentro de dos años, contados desde la fecha de este decreto, y á concluirlo seis años despues; se declara que para que se tenga por concluida la obra, deben hallarse acabados los terminus, talleres, almacenes y oficinas, pues de lo contrario, y sin perjuicio de correr los veinticinco años de la garantia y hacerse efectiva la multa convenida, la empresa será obligada al cumplimiento de su deber conforme á las leyes del pais.

Art. 36. La Compañia tendrá la obligacion de contribuir con todos sus medios, para que se efectúe la continuacion de la línea actual á Lampa, Puno y Cuzco; pudiendo hacer los estudios preliminares con tal objeto, sirviendo de base para ello las condiciones de los contratos que para los trazos de la misma especie de las líneas en proyecto estipule el Gobierno, de conformidad con la ley últimamente dictada por el Congreso sobre ferrocarriles.

Trascríbase al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes; y pásese este expediente á la Tesoreria Departamental para el otorgamiento de la correspondiente escritura.—Rúbrica de S. E.—Gomez Sanchez.

FERROCARRIL de Cerro de Pasco.

Lima, Diciembre 17 de 1864.

Estando el Gobierno autorizado por la ley de 8 de Noviembre último para contratar la construccion de los ferrocarriles que puedan establecerse en la República, una vez demostrada su utilidad y practicabilidad, de conformidad con lo expuesto por la Direccion de Obras Públicas y dictámen del Fiscal de la Corte Suprema: se acepta la primera y única propuesta que se ha presentado hasta hoy, hecha por D. Enrique Orbegoso, Wyman, y demas socios por quienes representa, para la construccion de un camino de hierro, que parta del Cerro de Pasco á la ciudad atravesando por la ribera de Quillacocha, Sacrafamilia y Tinashuasco, bajo las bases y condiciones siguientes:

efecto la presente concesion, haciéndose efectiva por parte del Gobierno la fianza á que se contrae la cláusula anterior;

4ª El estudio preliminar á que se refiere el inciso primero del artículo primero de la ley de 8 de Noviembre último, debe hacerse por un ingeniero de crédito conocido como ingeniero en jefe un ingeniero segundo y el número de auxiliares y peones que se conceptúen necesarios;

5ª El estudio del trazo preliminar debe contener precisamente:

1º El plano general de la línea con especificacion de los pueblos, haciendas y rios que atraviese, abrazando una zona de cien metros, cuando menos á derecha é izquierda, si en estas zonas hay pueblos, haciendas ú objetos notables. El plano será de una escala de un centímetro por cada cincuenta metros ó sea 1/5,000:

2º Perfil longitudinal. Se aplicará la misma escala anterior para las horizontales y un centímetro por cada cinco metros ó sea 1/500 para las verticales:

3º Un informe ó memoria descriptiva del proyecto, en que se expresen con claridad la naturaleza del camino que se trata de hacer, su utilidad y producto; descripcion general del terreno que atraviesa, rádios mínimos de las curbas y otros datos igualmente generales; número de estaciones y apartaderos y aun cuando no se presenten los planos de estos, se dará idea de su calidad;

4º El presupuesto general dividido en secciones: 1º cantidad del movimiento de tierra y su costo, separando los cortes de los terraplenes y detallan-

do los lugares que estos ocupan con relacion al perfil longitudinal: 2º costo del material expresando el número de toneladas de rieles, el peso de estos por metro de largo, su forma, peso de los clavos, coginetes y demas piezas que se emplean. Costo de la colocacion de la via, estaciones, talleres etc: 3º obras de arte, como puentes, tuneles y otras semejantes, detallando el sitio en que se piensa construirlos y su precio é indicando el sistema que se pretende adoptar: 4º material rodante detallando el número de locomotoras, coches, carros etc. con sus respectivos precios; 5º gastos generales como pago de ingenieros, gastos de estudios, y demas de administracion y contabilidad y en general todos los indispensables para la construccion de la obra.

6ª La aceptacion de esta propuesta no limita la facultad del Gobierno para admitir otras que faciliten la realizacion de la obra.

7ª Presentados al Ministerio todos los datos

luces y probidad, para que formulen el proyecto del contrato:

9ª El Gobierno adjudicará la construccion de esta línea, á la empresa que ofrezca mayores ventajas al Estado, siendo en este caso obligacion de la empresa preferida, abonar todos los gastos hechos en el estudio de la línea, á los actuales proponentes y á los que lo hubiesen verificado, en virtud de haber sido admitidos por el Gobierno como postores ó empresarios.

Trascríbase esta resolucion al Prefecto de Junin, haciéndole las prevenciones acordadas. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —Gomez Sanchez.

(Per. N. 41 t. 47.)

FERROCARRIL de Pisco á Ica.

Lima, Junio 27 de 1865.

En vista del expediente seguido por el empresario del ferrocarril de Pisco á Ica, sobre que se le autorice para usar rieles de 60 libras la yarda líneal, en la plantificacion de dicha línea férrea, ha expedido S. E. el Presidente, en la fecha el decreto que sigue.

"Visto lo expuesto por el recurrente y lo informado por el Director de Obras Públicas y no resultando ningun inconveniente de que se usen en el ferrocarril de Pisco á Ica rieles de 60 li-

bras la yarda líneal, autorizase á D. José Boza, empresario del expresado ferrocarril, para que pueda emplear rieles del peso indicado; debiendo tenerse presente lo dispuesto en el artículo 16° de la contrata de esta obra, relativamente al menor costo que ella tendrá, á mérito de la reduccion del peso de los rieles: modificase por lo tanto el artículo 6º de la referida contrata en el sentido de la presente resolucion. Pase á la Tesoreria Departamental para que se haga en la escritura matriz la correspondiente anotacion".— Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.— GOMEZ SANCHEZ.

(Per. N. 1 t. 49.)

Lima, Mayo 20 *de* 1865.

Vista la solicitud del empresario del ferrocar-

reclamo sobre que se fije el *máximun* de la tarifa de fletes y pasajes de que se ocupa la cláusula 26 de dicha contrata, y se suprima á la vez la parte final de la expresada cláusula, en consonancia con lo dispuesto en los contratos de los ferrocarriles de Arequipa é Iquique, se resuelve: que la enunciada cláusula 26 de la contrata del ferrocarril de Pisco, quede sostituida con la cláusula 17 de los contratos celebrados para la planificacion de las vias férreas de Arequipa é Iquique, que á la letra es como sigue: "El *máximun* de flete que cobrará por milla la empresa, será por cada quintal de carga que trasporte el ferrocarril, uno y medio centavos de sol. Por pasajes en coches de primera clase, por milla diez centavos. En coches de segunda, por milla siete centavos. En coches do tercera, por milla cinco centavos, tanto de subida como de bajada. Con arreglo á esta base formará la empresa la tarifa de fletes y pasajes y la someterá á la aprobacion del Gobierno, despues de lo cual no podrá, sin acuerdo de este, ser alterada en ningun sentido. Para la alteracion se organizará un expediente, en que se pondrá de manifiesto la necesidad de esta medida". En compensacion de esta alteracion en la citada cláusula, se impone á la empresa la obligacion de establecer á su costo una línea telegráfica á lo largo del camino, tan pronto como este quede plantificado. El telégrafo será administrado por la empresa, con la obligacion de trasmitir gratuitamente los despachos del Gobierno y de las oficinas en asuntos del servicio público y no gozará de privilegio. Trascríbase al Ministerio de Ha-

cienda para los efectos consiguientes y pase este expediente á la Tesoreria Departamental para que mande hacer la respectiva anotacion en la escritura matriz de la contrata. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—Gomez Sanchez.

(Per. N. 38 t. 48.)

FERROCARRIL de Cerroazul á Cañete.

Lima, Enero 4 de 1866.

Vista la solicitud de D. Estévan Crosby y Cª y de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema, se le concede permiso para construir un ferrocarril desde el puerto de Cerroazul á la villa de Cañete, bajo las condiciones siguientes:

4ª Es obligacion de la empresa dejar tapiados ó cercados los fundos que el camino divida y construir puentes sobre las acéquias ó acueducto que atraviese;

5ª El camino se construirá á lo mas, en el término de un año y medio, desde la fecha de este decreto;

6ª Si en la explotacion de la línea se usa de locomotoras, el ancho de la via tendrá un metro, setenta centímetros contados desde los bordes interiores del riel;

7ª Durante la construccion del camino, se despacharán libres de derechos y podrán ser desembarcados en la rada de Cerroazul dando préviamente aviso á la Aduana del Callao, los artículos necesarios, con su respectivo material rodante y oficinas accesorias. Una vez establecido el camino, pagarán derechos segun arancel;

8ª En cuanto á la tarifa de pasajes, se adopta desde ahora, como máximum en 1ª clase, cinco centavos por milla, y en 2ª la mitad. La tarifa de fletes se presentará oportunamente al Gobierno para su aprobacion;

9ª La presente concesion no tiene el carácter de privilegio.

Publíquese, comuníquese al peticionario y aceptadas por él las condiciones precedentes, procédase á otorgar por la Tesoreria Departamental la escritura correspondiente.—Rúbrica de S. E. —QUIMPER.

[Per. N. 2 t. 50]

RECONOCIMIENTO de la línea del Callao.

Callao, Marzo 26 de 1866.

Señor Secretario de Estado en el despacho de Gobierno.

Habiendo reconocido el ingeniero del Estado D. Gerrit S. Backus la via férrea, máquinas, coches y demas útiles que los empresarios del ferrocarril tienen á su disposicion para el servicio del público, da cuenta de su comision por medio de un circunstanciado informe que adjunto á la presente, para que US., en vista de dicho documento, se sirva resolver lo que crea mas conveniente.

Dios guarde á US.—S. S.—Ramon Vargas Machuca.

Lima, Marzo 25 de 1866.

Señor General Prefecto de la Provincia Constitucional del Callao.

Conforme con la órden de US., de 20 del que rige, procedí á examinar el ferrocarril entre Lima y el Callao. Tambien examiné la Factoria, hasta donde prácticamente se puede hacer, con respecto á las máquinas que actualmente están en uso. Ademas me he puesto en contacto con los maquinistas y he visto sus cartas de recomendacion, y con todo el respeto debido expongo lo siguiente:

EL FERROCARRIL.

He pasado por la línea en un carro de mano, examinando cada coyuntura, es decir, donde se junta un riel con otro, y teniendo una buena vista de la línea conforme á su derechura y superficie, la he encontrado en un estado mejor de lo que esperaba. La línea está en buena condicion hasta que entra al Callao. Allí está un poco desnivelada y, aunque frecuentemente la componen, sin embargo continua sin igualdad; debiéndose atribuir eso á las personas que viven cerca de la línea por tener la costumbre de botar siempre sus aguas súcias allí, es decir, entre los rieles, dando lugar con esto á que los durmientes falseen cuando el tren pasa sobre ellos y el camino se ablande en algunas partes y en otras no.

Este es un grave mal para la empresa, y la Municipalidad debe intervenir en el asunto, por que mientras la gente continúe en aquella costumbre sin embargo de ser corta la línea, es completamente imposible de tener un buen servicio aunque se empleen 30 trabajadores diarios en la composicion del camino.

LA FACTORIA.

He examinado la factoria de la Compañia y aunque no es por cierto de grandes proporciones encontré en ella un gran número de operarios. Tomando en consideracion el número de máquinas que están actualmente en servicio, la nombrada "Surco" la mas poderosa y fuerte de todas, estaba casi concluida y despues ha tomado su lugar correspondiente en la línea. Esta máquina

MAQUINISTAS.

Hay actualmente en la línea 4 maquinistas de primera clase, á juzgar por sus cartas de recomendacion y su experiencia anterior. He pasado el camino en varias y diferentes máquinas con dos de ellos y he visto que cuidan sus máquinas, teniendo al mismo tiempo cuídado por la seguridad del tren y de los pasajeros. Son todos formales, sóbrios é industriosos y sus nombres son John Nigley, E. I. Cole, A. Lomenille y W. Mun. Respecto al otro maquinista Sam que es el que se halla preso, lo he conocido desde hace cinco años, y he tenido mucha confianza en él, por ser muy formal y al mismo tiempo muy cuidadoso.

MÁQUINAS.

Son ocho nominalmente, pero en realidad solo hay seis en el camino para hacer el tráfico, pues las otras dos están siempre en la factoria componiéndose. Sus nombres son los siguientes:

"Surco" primera clase, en buen estado.

"Chorrillos" máquina vieja que ha sido mandada á la factoria á recibir un cambio de tubos.

"Lima" buena máquina y en buen estado.

"Callao" pequeña y en buen estado.

"Castilla" pequeña y necesita compostura.

"Miraflores" buena y regular.

"Ormano" chica y regular.

"Oyague" en la factoria, y á mas la compañia está esperando tres ó cuatro máquinas nuevas

que fueron mandadas traer hace algunos meses.

Advierto que son del mismo tamaño de la "Surco" y entonces tendrán las suficientes máquinas para cumplir con regularidad sus compromisos.

Sé que muchas de las personas que viajan á pié ó á burro en la direccion del ferrocarril, acostumbran andar siempre dentro de los rieles. Durante mi viaje en la carretela de manos hice salir del camino mas de cuarenta personas que invadian la línea á pié y á burro. Por este motivo soy de opinion que para consultar la seguridad de los viajeros y con el objeto de economizar gastos á la empresa, se imponga una multa de 20 soles, á toda persona que se encuentre andando, á pié ó montada, entre los rieles de la línea del ferrocarril, aplicándose la mitad á la polícia y la otra mitad al denunciante; á cuyo efecto se deberia poner los respectivos avisos en partes

po que media entre la llegada y salida de los trenes, dos ó tres trenes de pasajeros y poner en su lugar trenes con carga.

Esta medida me parece muy conveniente cuando US. tome en consideracion los poderes mecánicos de que puede disponer la Compañia en el momento; pero como el suprimir algunos ó cualquiera de los trenes de pasajeros, ocasionaria actualmente muchos inconvenientes al público; creo que se podria hacer un arreglo, permitiendo que el primer tren de la mañana del Callao (cuando va poca gente) llevase carga, permitiendo así á la empresa el salvar sus compromisos respecto á la carga. Cuando la compañia acabe su línea para pasajeros por la via de Magdalena (y estoy informado que están listos á principiarla de una vez) se concluirán todos estos tropiezos.

Durante esta investigacion he sido tratado con toda política y respecto por el director de la línea el señor Oswald Jounghusband, quien me permitió libremente ver sus apuntes de artículos mandados traer á Inglaterra, para el uso del camino y cuyas órdenes han recibido mi mejor aprobacion, pues, si ellas se llevan al cabo, las líneas férreas serán tan seguras como es posible.

La idea de comunicacion entre el conductor y el ingeniero ó maquinistas, debe tambien adoptarse por medio de un cordel y campana que estarán siempre á la órden del ingeniero ó del conductor para detener el tren, por cualquiera de los dos, cuando fuese preciso.

Tambien los empleados del ferrocarril me han

facilitado en cuanto han podido, los informes que yo deseaba. Ademas diré á US. que la empresa acaba de recibir un aparato completo de telégrafo para su propio uso, que estará en operacion prontamente, evitando así que las demoras por algun accidente sean de larga duracion.

En cuanto á poner carros de igual tamaño ó nivel, no lo creo una cosa de gran consideracion, porque esta es la primera vez durante mi residencia de 5 años en el Perú que una desgracia semejante ha sucedido.—Sin embargo, considero que es mejor que los enganches de los carros estén nivelados y esto creo se remediará tan luego que lleguen los coches americanos que se han mandado comprar. Mientras tanto se pueden poner todos los coches ingleses en la línea de Chorrillos ó vice-versa para que todas sean iguales.

El coche del Presidente es tambien necesario reformarlo, para que la coneccion sea mas arriba

INFORME sobre el ferrocarril del Cerro de Pasco.

Señr Secretario de Estado en el Despacho de Gobierno y Obras Públicas.

S. S.

En conformidad con el mandato de US. fecha 7 de Diciembre próximo pasado, marché en compañia del ingeniero de la empresa del proyectado ferrocarril mineral del Cerro de Pasco á rectificar los estudios de esta línea.

Examiné y estudié con ia mayor minuciosidad dicha línea, y he visto que el estudio preliminar se habia hecho con toda proligidad y que ninguna alteracion de importoncia se podia hacer en todo el curso de la línea. No he juzgado, pues, necesario hacer nuevos planos, porque los presentados en el estudio preliminar llenan todos los requisitos exigibles, y solo hubiera sido un trabajo repetido y por consiguiente inútil é innecesario.

Loos sitios en que deben contruirse puentes están perfectamente elegidos y no presentan dificultad alguna, y el trayecto general de toda la línea está bien escojido, tanto por la estructura del terreno como por la comodidad del público. Sin embargo, me parece necesario exigir de la empresa la construccion de un puente sobre el camino, á la entrada de Quillacocha, en el sitio

en que la línea cruza este camino á una elevacion de veinte piés, y por consiguiente he juzgado oportuno señalar en el presupuesto que ahora presento, una cantidad para su construccion.

En la línea hay dos gradientes algo fuertes, la una al salir del Cerro de Pasco, y la otra al final del camino, al llegar á la "Villa de Pasco;" pero estas gradientes son inevitables por la naturaleza del terreno y se debe tener presente que los trenes, al salir cualquiera de estas dos pendientes, se encontrarán necesariamente con poca carga, pues antes de subir la que está cerca de la "Villa de Pasco," ya se habrán quedado la mayor parte de los wagones en las distintas haciendas del camino, y al ascender la que se encuentra antes de entrar al Cerro, los wagones irán ya vacios, por consiguiente máquinas de regular poder serán suficiente para el trabajo de la línea y si se atiende tambien á que no se re-

suadido que líneas de esta anchura dejarian, en igualdad de circunstancias, utilidad donde las mas anchas dejarian perdidas, y esto fomentaria y facilitaria la construccion de vias férreas en el interior de la República. En Gales en Inglaterra existen en la actualidad líneas minerales que tienen solo dos pies de ancho, y tambien existe una de 2 ½ pies para el tráfico de pasajeros, que ha dado muy buenos resultados, y en Queenrland en Australia se están concluyendo todas las líneas de 3 ½ pies de anchura.

En vista pues de las razones aducidas en el acápite anterior he formado dos presupuestos; el uno para una línea de 5 ½ pies y el otro para una de 3 ½ pies. Al examinar el presupuesto presentado por la Compañia, he notado que propone usar rieles de 45 libras por yarda: yo los considero demaciados lijeros para ser empleados en una línea tan ancha, que requiere un material rodante de mucho peso.

En mi presupuesto propongo que se empleen rieles de 60 libras por yarda para la línea mas ancha, y son, en mi opinion los mas lijeros que se pueden usar; y de 45 libras por yarda para la línea de menos anchura.

Por mi presupuesto, verá el Gobierno que hay una economia de cerca de $ 450,000 en favor de la línea de 3 ½ pies y al mismo tiempo llenaria el objeto de un modo tan seguro como una línea mas ancha.

En el mismo presupuesto de la Compañia el precio de los durmientes parece á primera vista exorbitante, pero cuando estuve en el Cerro me

informé sobre este particular, y de los datos recogidos me he convencido de que no puede hacerse rebaja alguna en este; pues la madera tiene que ser traida á lomo de una mula desde la montaña, y una mula no puede conducir mas que un durmiente de aquellos que necesitaria la línea ancha.

El presupuesto me parece bien moderado, y creo pue seria dificil encontrar un contratista que construyese esta línea á ese precio.

El costo por milla en la línea ancha asciende á poco mas de $ 70,000 y en la angosta $ 54,000. —El término medio del costo por cada milla en Inglaterra es $ 168,000, en Francia $ 108,000, en los Estados Unidos $ 52,000 y en la India $ 78,000.

Si se compara el costo de este ferrocarril con el de los que llevo indicados, se verá que es mucho menos que el de los dos primeros paises citados,

[redacted]

clase de empresas, y por consiguiente, nunca tendrá que hacerse efectiva dicha garantia.

El bien que reportaria al mineral en particular y el pais en general si se llega á plantificar esta via férrea es incalculable, y no se puede ocultar á la alta representacion de US. debe saber, desaparecerán los obstáculos que ahora existen en ese mineral, que impiden su desarrollo y prosperidad por que aunque es notorio que en el Cerro de Pasco existe una gran abundancia de metales de plata, la produccion no es la que debia ser por las grandes dificultades para la conduccion de estos de las minas á las haciendas de beneficio.

Con lo expuesto creo haber dejado concluido este informe y haber cumplido estrictamente con la comision que el Gobierno tuvo á bien encomendarme.

Dios guarde á US.—S. S.—José Hindle, Ingeniero del Estado.

Lima, Marzo 23 de 1866.

Lima, Agosto 10 de 1866.

Habiéndose terminado la rectificacion de los estudios del ferrocarril del Cerro de Pasco á la ciudad del mismo nombre, y formado el presupuesto de la obra por el ingeniero del Estado D. José Hindle, comisionado al efecto; se resuelve: que se convoque licitadores por el término de ciento veinte dias, para que mejoren la propuesta presentada por D. Enrique O. Wyman y Ca. con

y carros, que segun su diversa construccion ó configuracion tienen colocadas dichas cadenas á diversas alturas.

15 Prescribir á los maquinistas la velocidad fija que deben dar á los trenes, y el tiempo que deben emplear en recorrer cada milla; haciéndolos responsables de cualquier retardo ó aumento de velocidad que recibiese el convoy, para dificultar de este modo la posibilidad de una colision.

Siendo necesario, ademas, que el Gobierno tenga un informe exacto y minucioso del estado en que se encuentra el ferrocarril del Callao, para poder dictar las medidas que crea convenientes, sírvase US. disponer, asímismo, que el ingeniero Gerrit Backus proceda á verificar, en el dia, una inspeccion de dicho camino y á informar detenidamente sobre el estado de la línea, sobre el del servicio de las máquinas, coches y carros, sobre la aptitud de los maquinistas que sirven actual-

[redacted]

FERROCARRIL de Sangre en Lima.

Lima, Agosto 7 de 1866.

Siendo necesario facilitar el tráfico entre los diversos puntos de esta capital.

SE RESUELVE:

Se convocan licitadores, por el término de treinta dias, para el establecimiento de un ferrocarril de sangre en esta capital, que ponga en comunicacion la plaza de armas con los principales paseos y establecimientos públicos, bajo las bases siguientes:

1ª El Gobierno concede permiso para el establecimiento de dicho ferrocarril. La empresa tndrá el derecho de explotar la línea durante un número de años que se determinará en las respectivas propuestas:

2ª La empresa está obligada á proporcionar pasajes de primera y segunda clase: no pudiendo cobrarse por los primeros mas de diez centavos y por los segundos mas de cinco:

3ª La empresa tendrá obligacion de reparar los males que cause en el empedrado, al colocar los rieles, y despues de colocados estará obligada á conservarlo á su costa y riesgo en toda la extension de las calles por donde pase la línea.

4ª Deberá construir puentes y alcantarillas donde tenga que pasar sobre las acéquias, y estará obligada á conservarlos:

5ª Los rieles se deberán colocar de manera

que no embaracen el tráfico de los vehículos comunes:

6ª La línea deberá quedar concluida y entregarse al tráfico dos años despues de firmada la escritura correspondiente:

7ª Si no se cumpliese la condicion anterior, el empresario pagará diez mil soles de multa, por los cuales deberá dar fianza, á satisfaccion del Gobierno, al extenderse la escritura:

8ª Los carros deberán correr, cuando menos, catorce horas por dia:

9ª Los carros y demas materiales que se empleen, deberán ser los mejores que se usen en empresas de este género:

10. Los representantes de la empresa estarán obligados á residir en Lima y no podrán ser sostituidos por otros, sin participarlo préviamente al Gobierno:

11. La empresa será considerada como nacional, cualquiera que sea la persona que la repre-

En un expediente promovido por D. Osvaldo Younghusband en que solicita se nombre un comisionado que represente al Gobierno en la empresa del ferrocarril de Iquique á la Noria, ha recaido la resolucion siguiente:

(Per. N. 19 t. 51.)

Lima Setiembre 2º de 1866.

Habiéndose formado en Lóndres la sociedad denominada *Compañia del ferrocarril de Iquique á la Noria*, conforme á la autorizacion contenida en el artículo 2º del supremo decreto de 8 de Noviembre de 1856, y estando dispuesto, por el artículo 22 del mismo decreto, que tan luego como se organice dicha compañia, el Gobierno nombraria un comisionado que lo representase, pudiendo ser este el Agente Diplomático de la República, en el lugar donde se estableciese la sociedad; nómbrase con tal objeto al Ministro Plenipotenciario del Perú en Lóndres, el cual asistirá á las juntas que celebren los directores de la expresada compañia, interviniendo asímismo en todas las compras y contratos que para la realizacion de la mencionada obra se celebren.

Trascríbase á la Secretaria de Relaciones Exteriores para que ordene su cumplimiento.—Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—QUIMPER.

(Per. N. 19 t. 51)

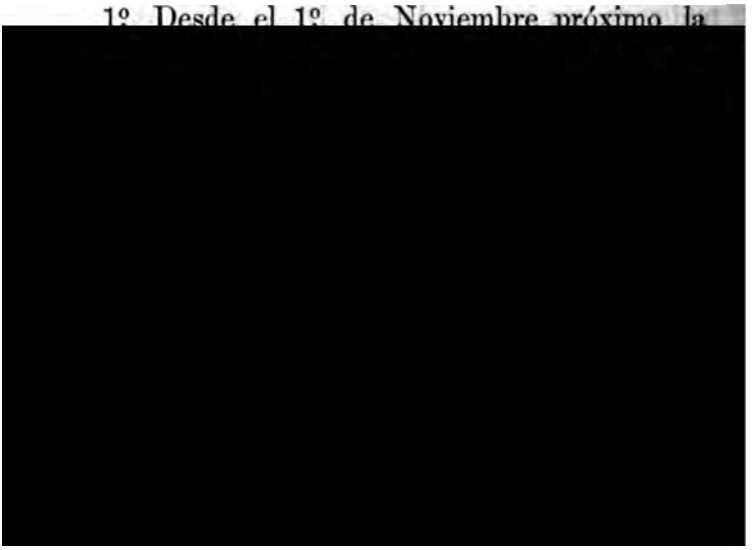
PASAJE gratis en el ferrocarril del Callao.

Lima, Octubre 22 de 1866.

Habiendo solicitado D. Juan Mathison, Director de la Compañia de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos, que el Gobierno extinga el uso de la papeletas de pasaje que antes de ahora se han expedido por diversas autoridades y haga un arreglo con la empresa sobre las personas á quienes debe concederse dicho pasaje gratis, renunciando en nombre de la compañia á toda reclamacion por las papeletas antes expedidas; y hallándose el Gobierno en el deber de dictar una resolucion que evite en lo sucesivo cualquiera abuso;

SE RESUELVE:

1º Desde el 1º de Noviembre próximo la



El Intendente de Chorrillos y su ayudante:

Un conductor de correspondencia por cada secretaria:

Los jefes de los cuerpos del ejército, los ayudante mayores, los capitanes cajeros y los habilitados:

Y los cuerpos del ejército ó fracciones de ellos, cuando marchen en formacion:

2º La empresa cuidará de suministrar las papeletas necesarias para el pasaje de las personas anteriormente designadas.

3º Queda libre el Estado de toda responsabilidad por el valor de los pasajes que la compañia haya proporcionado hasta la fecha, en virtud de órdenes ó papeletas expedidas por las autoridades de Lima, del Callao ó de Chorrillos.

Póngase esta resolucion en conocimiento de la empresa y publíquese.—Rúbrica de S. E.—QUIMPER.

En Lima á las cinco de la tarde del dia veinticinco de Octubre de mil ochocientos sesenta y seis; yo el oficial de partes de la Secretaria de Gobierno, puse en conocimiento de D. Juan Mathison el supremo decreto que antecede, y enterado de su contenido dijo: que aceptaba en todas sus partes las disposiciones contenidas en el anterior supremo decreto y que en cumplimiento de ellas entregaba sesenta y cinco papeletas para pasaje de las personas designadas por el Gobierno; debiendo ser este el máximun de

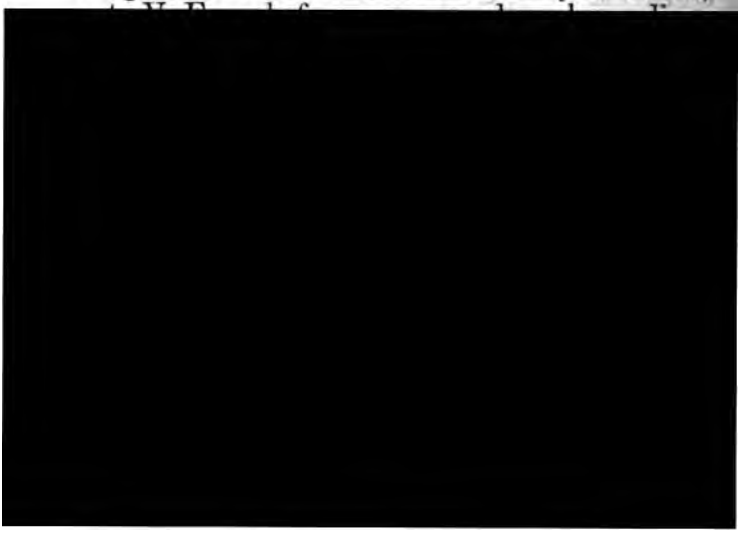
pasajes que la empresa estaba obligada á conceder gratuitamente.—Y en fe de lo cual y de que se ratificaba en la renuncia de que habla la parte expositiva de dicho decreto, firmaba la presente.—JUAN MATHISON, Director de los Ferrocarriles.—P. el O. de P.—JUAN C. MONTEROLA.

(Per. N. 23 t. 51.)

FERROCARRIL de Lima al Callao.

Excmo. Señor.

Juan Mathison, Director y representante de la Empresa del ferrocarril entre Lima y el Callao,



Con tal motivo, como el establecimiento de vias de sangre ó Trams, es contrario al privilegio de cuyo goce está aun en posesion la Empresa del ferrocarril, me veo en la imprescindible necesidad de ocurrir á V. E., representando á la justificacion de V. E. la violacion que se haria de ese privilegio, para que V. E. penetrándose de la incontestable justicia que asiste á mi poderdante, deje sin efecto las bases mencionadas en la parte referente á la construccion de Trams ó vias de sangre, disponiendo qua estas no sean plantificadas hasta que no esté concluido el privilegio que menciono.

El Soberano Congreso por resolucion de Octubre de 1848, autorizó al Supremo Gobierno para la construccion de un *camino de fierro* entre Lima y el Callao. El Supremo Gobierno fundado en esta autorizacion y amaestrado por la experiencia que le habia hecho conocer, por concesiones acordadas anteriormente, que muchas de las propuestas para obras de esta especie no tienen mas fin que aspirar á obtener un privilejio para traficar con él, desechó por decreto de 26 del mismo año algunas ofertas que se le hicieron, invitando á los que quisieran emprender la obra bajo fianzas de su completa realizacion.

Entónces fué cuando los señores D. Pedro Gonzalez Candamo y D. José Vicente Oyague, en cuyos derechos se ha subrogado la Empresa por quien hablo, hicieron su propuesta de 28 de Noviembre. El Gobierno nombró para examinarla, discutirla y modificarla, conforme á las instrucciones especiales que al intento se le dieron, á un

empleado de probidad é instruccion notorias, al Administrador de la Aduana del Callao D. Pedro Salmon.

Extendida el acta de 4 de Diciembre de 1848 que contiene las modificaciones exigidas por el Supremo Gobierno, oido el dictámen del señor Fiscal de la Corte Suprema y erogados en Tesorería 20,000 $ de fianza, fué aprobada la propuesta de los señores Candamo y Oyague con aquellas modificaciones, y el contrato sobre plantificacion del ferrocarril entre esta capital y el puerto del Callao pasó solemnemente á ser una ley del Estado, quedando concebido el artículo 1º relativo al privilegio, en estos términos: "El Gobierno concederá á la Empresa el privilegio exclusivo por el término de 25 años, de establecer un *camino ferrocarril* entre Lima y el Callao

teriormente conocidos, no es otra que la de que presentando superficies tersas y solidez al movimiento de las ruedas, disminuyen el rozamiento y resisten menos á la fuerza empleada para mover los carros. V. E. recordará, porque este es un hecho histórico, que en los distritos mineros de Inglaterra, cuna de los ferrocarriles, se empleó primitivamente la madera en estas superficies y despues á mediados del siglo pasado se le sostituyó por el fierro, siendo el único motor que se les aplicaba el de sangre ó caballos. Solamente en 1825, casi un siglo despues, á consecuencia del perfeccionamiento en las máquinas de vapor por Jorge Stephenson, fueron definitivamente separados los caballos y reemplazados por dichas máquinas. Siendo pues este un hecho histórico, que en un camino de fierro los carros sean movidos por ingenios de vapor ó por caballos, son esencialmente una misma cosa, no difieren sino en el agente y en las velocidades, ó lo que es lo mismo, que el camino de sangre y los Trams, anque sean los rieles de madera, no son sino un capítulo en la historia de los ferrocarriles: no son sino estos mismos mas ó menos perfeccionados, mas ó menos mejor explotados.

No habiéndose designado especialmente en el artículo 1º del contrato, que los empresarios Candamo y Oyague empleasen el motor de máquinas de vapor, aquellos sin faltar á su compromiso pudieron haber empleado los caballos, no precisamente por el modo primitivo y barato con que eran empleados en las vias de sangre ó Trams,

sino por medio de la máquina impulsora descubierta en Italia y ensayada con buen éxito en Inglaterra; pero no entrando en el propósito de los anteriores empresarios, ni menos en el de la Empresa mi representada, ocurrir á las facilidades que sobre este particular deja el contrato, se han preferido las locomotivas de vapor que son el agente mas poderoso, pero tambien el mas costoso, porque ocasiona mucho gasto.

Mas no porque la Empresa, consultando los intereses del público, que son los suyos propios, se haya decidido á servirse en su ferrocarril del motor mejor y mas costoso, puede por esto abandonar sus derechos, sin reclamar ante V. E. de la violacion que se le hace, mandándose construir Trams ó caminos de sangre, bien se emplee en los rieles el fierro ó la madera.

Los Trams designados por esa palabra inglesa provincial, no son otra cosa que los rieles de fier-

puesto que el privilegio consiste exclusivamente en la construccion de un camino ferrocarril.

Si los Trams ó vias de sangre son plantificados con ricles de madera, no se habrá hecho otra cosa que disfrazar la trasgresion, empleando uno de los medios, aunque imperfectos, de plantificar un camino ferrocarril; esto es, se habrá adoptado uno de los diversos modos como aquel ha sido construido; pues ya antes he hecho palpar á V. E. que esos maderos-carriles no han sido otra cosa, que una de las tantas trasformaciones que han sufrido en el trascurso de un siglo los ferrocarriles.

Y para que la persuasion llegue con toda fuerza y evidencia al ánimo de V. E., me permitiré hacerle presente, que no es esta la primera vez en que se ha pretendido por algunos proponentes destrozar el privilegio concedido á la Empresa mi representada. En época no muy lejana se intentó tambien la construccion de un madero-carril entre los puntos mencionados, y entónces la Empresa del ferrocarril representó igualmente contra la propuesta, enunció poco mas ó menos las mismas razones que acabo de consignar, y logró que ante la justicia, la ley y la santidad de un pacto solemne, no tuviese efecto esa propuesta, pues desechada quedó en tentativa mal acogida y frustrada.

Hoy que imperan las mismas consideraciones, hoy que subsiste el mismo privilegio, hoy que V. E. conoce que el cumplimiento de un contrato, es un deber, de que no puede excusarse un Gobierno como el de V. E., sin duda que no permi-

tirá V. E. que subsistan unas bases que vienen á herir derechos legítimamente adquiridos y reconocidos por el mismo Gobierno del Perú.

Recrece la fuerza de todas estas razones, si V. E. se fija en algunas circunstancias especiales que no pasarán desapercibidas para V. E. Las concesiones acordadas con violacion de los derechos adquiridos por un tercero, con trasgresion de contratos solemnes, realizados mediante el empleo de ingentes capitales, son perjudiciales al público y á la nacion entera, porque nadie á vista de ellas, de un ejemplo semejante, querrá aventurarse de buena fe en empresas que requieren ántes de todo la conviccion y realidad del profundo respeto á la propiedad y á la fe do los contratos. La actual Empresa del ferrocarril ha desembolsado cerca de 5.000,000 de pesos, que es un fuerte capital en giro, y en ella han tomado acciones muchas personas de este capital con-

A V. E. suplico se digne acceder á las preces que he formulado en la presente reclamacion: justicia &ª

Lima, Noviembre 30 de 1866.

Excmo. Señor.

JUAN MATHISON.

Lima, Diciembre 3 de 1866.

Vista al Fiscal General.

QUIMPER.

Excmo. Señor.

El Fiscal General en el expediente de concurso para la construccion del camino entre Lima y el Callao por el sistema Mac-Adam, al abrir dictámen sobre todas las propuestas, ha dicho con relacion á esta solicitud de D. Juan Mathison lo siguiente:

"Como el Director de la empresa del ferrocarril establecido entre Lima y el Callao, se ha opuesto á la colocacion de vias de sangre sobre el camino de Mac-Adam y ha alegado que la concesion de que se trata es contraria al privilegio que él posee; y considerando: 1º que si los proponentes han pedido en sus anteriores y actuales propuestas, y si el Gobierno ha indicado en la convocatoria las vias de sangre, ha sido en el supuesto de no hallarse tales vias comprendidas en el privilegio del ferrocarril, pues este no podrá ser otro que el que está de manifiesto: 2º que mien-

tras se controvierte y decide conforme á las leyes, la cuestion suscitada no es de retardarse la construccion del camino: obra que exigen el público y el comercio, animados del anhelo de que sea ménos costosa la conduccion de personas y mercaderías: 3º que desaparecerá todo inconveniente y se conciliarán, sin perjuicio de ninguno, los derechos é intereses de todos, concediendo á los empresarios del camino el derecho de colocar y explotar las vias de sangre, pero con la condicion de defender de su cuenta ese derecho, y no establecer las vias sino en el caso de quedar definitivamente resuelto que no están comprendidas en el anterior privilegio: por estas razones, puede V. E. conceder, así condicionalmente, y sin responsabilidad fiscal, el derecho de colocar

14. Respecto del permiso que solicita la compañía para plantificar vias de sangre ó *Trams* á los dos lados del camino de Mac-Adam, á cuya concesion se ha opuesto el Director de la Empresa del Ferrocarril de Lima y el Callao, alegando que ella es contraria al privilegio de que esta disfruta; no siendo admisible dicha oposicion, porque las vias de sangre en que no se emplea el riel de fierro no se hallan, bajo ningun aspecto, comprendidas en aquel privilegio, que solo fué concedido para establecer un *ferrocarril*, segun el artículo 1º de la contrata celebrada con D. Pedro Gonzalez Candamo y D. José Vicente Oyague; concédese á la compañía la facultad de poder colocar vias de sangre con rieles de madera á los dos lados del camino carretero, con la expresa condicion de que si quisiese reforzar las líneas con fajas de fierro, acero ú otro metal, no podrá hacerlo sin que este derecho le haya sido reconocido préviamente por la Empresa del Ferrocarril de Lima, ó declarado en juicio por los tribunales de justicia de la República, juicio que en tal caso deberá seguirse á costa y en nombre de la compañia, sin responsabilidad ninguna por parte del Gobierno, cualquiera que sea su resultado.

(Per. Nº 21.52.)

FERROCARRIL de Pisco á Ica.

Excmo. Señor.

El Fiscal General dice: que en virtud de la resolucion legislativa de 29 de Enero de 1863 por

la que "se autorizó al Gobierno para garantir hasta con el 7 p § de utilidad, el costo del ferrocarril de Pisco á Ica, ó para que adoptase en su construccion las medidas que juzgase mas económicas y convenientes á los intereses fiscales, á fin de obtener la realizacion de la obra," se concedió esta por supremo decreto de 13 de Junio de aquel año 63, á D. José Boza y co-propictario, sobre la base fijada en el artículo 15, que el máximun del capital garantido sería 1.226,000 pesos, y que si fuese mayor el presupuesto, despues del trazo final, podria el Gobierno retirar la garantia si lo hallase por conveniente. Practicado el trazo final con un presupuesto duplo, no retiró el Gobierno su garantia; prefirió por supremo decreto de 27 de Mayo de 1864, conceder difinitivamente la obra al citado Boza, señalando en el artículo 16 por máximo capital 1.700,000 soles.

además no dejar pasar, como ha pasado, el año vencido en 9 de Diciembre de 1866 sin haber continuado esa construccion, pena de cesar y tenerse por de ningun efecto el privilegio concedido.

Boza en el deseo de librarse de la multa y de hacer que renazca el privilegio extinguido, pide á V. E. la próroga de un año: alega como caso de fuerza mayor, la guerra del Perú con España; y como caso fortuito una crisis monetaria en Europa que ha obstado, dice, á D. José Pickering para llevar completamente á cabo la sociedad que el recurrente debia organizar, por medio de aquel, con el objeto de proporcionarse fondos segun la contrata, y con la calidad de reservarse siempre su representacion de contratista; y por último, considera como trabajo comenzado del ferrocarril, el haber recibido un buque cargado de rieles.

El Ministerio prescinde de Pickering, no solo por la advertencia que hace Boza de haberse reservado la representacion de contratista, sino porque no se ha presentado al Gobierno, ni este ha probado los estatutos de ninguna sociedad (art. 30) y porque es tambien notorio que Pickering se halla en liquidacion.

El estado de guerra no ha impedido traer los materiales ni empezar y continuar el trabajo del ferrocarril, como no ha impedido á ninguno de los comerciantes con mercaderías europeas, traerlas, importarlas y venderlas en la República, no ha ocurrido pues el caso de fuerza mayor, y aun cuando lo fuese, no podria alegarse, puesto que

se concedió y aceptó el privilegio de 27 de Mayo de 1866, á sabiendas de estar, hacía entónces mas de un mes, agredida la República por la escuadra española.

Cualquiera que sea la importancia que quiera darse á la pasajera escasez monetaria que se sintió en algunos puntos de Europa, ese no es un caso fortuito que hubiese podido impedir el cumplimiento de las obligaciones del contratista. Si tal incidente le trajo dificultades para proveerse allí de fondos, prueba será de que acometió la empresa sin los capitales que debia tener al solicitarla. Cuando se le permitió por el Gobierno en los artículos 2 y 27, que formase una sociedad nacional, no se le impuso la obligacion de traer capitales de punto determinado, ni se le prescribió que se sujetase á condicion alguna de tiempo ni lugar, ni que menoscabase su libertad absoluta de asociarse donde y sobre las bases que le

son haber principiado el trabajo de este: para esos preparativos se concedieron 18 meses; y porque dentro de ese plazo debió quedar preparado cuanto se necesitase para empezar á trabajar, se impusieron penas si pasaba ese término sin principiar la obra, y si pasaba un año sin continuarla.

Sensible es que los resultados legales no sean favorables al ciudadano Boza; pero la sancion de la ley, igual para todos, tiende en los casos de la naturaleza del actual á evitar que acometiéndose empresas sin la seguridad de realizarlas, se paralice entre tanto el progreso material del país.

Puede por tanto servirse V. E. declarar que ha cesado el privilegio concedido á Boza, y debe pagarse la multa estipulada; y acordar lo que estime mas eficaz para que se construya el ferrocarril de Pisco á Ica; prescribiendo para ello las bases convenientes, bien por el sistema de garantir el mínimun de utilidad, bien por cualquier otro, si se atiende á la especial y franca autorizacion de la resolucion legislativa citada al principio, ó bien en la manera que parezca mejor á V. E. en ejercicio de la plenitud de su poder.

Lima, Enero 9 de 1867.—URETA.

(Per. N. 6 t. 52.)

CADUCIDAD del contrato de Pisco á Ica.

Lima, Enero 14 *de* 1867.

Visto el anterior dictámen del Fiscal General y los antecedentes agregados á la solicitud de D. José Boza, empresario del ferrocarril entre Pisco é Ica, en que solicita la próroga de un año para la ejecucion de dicha obra, y teniendo en consideracion:

1º Que conforme á condicion 31ª de la suprema resolucion de 27 de Mayo de 1864 que sirvió de minuta á la escritura otorgada con fecha 9 de Junio del mismo año, el enunciado Boza estaba obligado á principiar los trabajos del ferrocarril dentro de diez y ocho meses, contados desde la fecha en que quedase perfeccionado el contrato.

fortuitos ó de fuerza mayor las causales alegadas por Boza, puesto que no son sino embarazos en todo caso superables con mas ó menos dificultad, segun se expone en el citado dictámen del Fiscal General, cuyos fundamentos se producen:

SE RESUELVE:

Que ha caducado la contrata celebrada por el Estado con D. José Boza, en fecha 9 de Junio de 1864, para la construccion del expresado ferrocarril entre Pisco é Ica; estando, por consiguiente, expedito el derecho del Gobierno para proceder á la realizacion de dicha obra, como mejor convenga á los intereses del país; y que la Tesoreria Departamental disponga sea cancelada en el dia la escritura otorgada en la indicada fecha 9 de Junio de 1864 y proceda á hacer efectiva la multa de diez y seis mil soles en que se halla incurso el mencionado Boza. Comuníquese y publíquese con el dictámen de su referencia.—Rúbrica de S. E.—QUIMPER.

(Per. N. 6 t. 52.)

FERROCARRIL del muelle de Islay.

Lima, Enero 14 *de* 1866.

Vista la presente solicitud, y no teniendo el carácter de privilegio la concesion de 10 de Abril de 1866, hecha en favor de D. Federico Schmidt, para construir un ferrocarril, entre el muelle y los almacenes fiscales del puerto de Islay, se resuelve:—1º Que durante el tiempo que

nacional de siete por ciento sobre
que se inviertan en la construccion
, en virtud de la resolucion legisla-
Enero de 1863:
endo las vias de comunicacion uno
pales elementos para el progreso del
deber del Gobierno atender de prefe-
clase de obras, prestando á los capi-
n ellas se inviertan, todas las seguri-
rantias que sean compatibles con los
del fisco:
el ferrocarril de Pisco á Ica está lla-
fluir de una manera especial en el desa-
a industria y comercio de ese impor-
artamento, y de los demas del centro de
lica, contribuyendo poderosamente al
cimiento de la nacion:
la propuesta hecha por D. José Fran-
evaro, con las modificaciones indicadas
ámen fiscal, es notablemente ventajosa
stado, por cuanto con ella se consigue
a considerable, tanto en el total impor-
ital garantizado, cuanto en la misma
que debió pagársele al empresario por los
invertidos durante el tiempo de la cons-
de la obra, conforme á la contrata que
clarado insubsistente, en razon de haber
por falta de cumplimiento; de confor-
n lo expuesto por el Fiscal General en
ien de f.

RESUELVE:

accepta la propuesta hecha por D. José

subsista el ferrocarril, se conduzca únicamente por los carros de la empresa todos los bultos, tanto de importacion como de exportacion, que se despachen por aquella aduana; y 2º que una vez construido el ferrocarril, se concede al expresado Schmidt, el derecho de trasmitir su propiedad á cualquiera persona, prévio el consentimiento del Gobierno. Comuníquese, publíquese y póngase en conocimiento del interesado, al que se señala el término de quince dias para el otorgamiento de la escritura á que se refiere la cláusula 3ª de la concesion, bajo la pena, en caso contrario, de considerarse sin valor ni efecto.—Rúbrica de S. E.—QUIMPER.

(Per. N. 9 t. 52.)

NUEVA contrata para el Ferrocarril de Pisco á Ica.

do la garantia nacional de siete por ciento sobre los capitales que se inviertan en la construccion de dicha obra, en virtud de la resolucion legislativa de 29 de Enero de 1863:

3º Que siendo las vias de comunicacion uno de los principales elementos para el progreso del país, es un deber del Gobierno atender de preferencia esta clase de obras, prestando á los capitales que en ellas se inviertan, todas las seguridades y garantias que sean compatibles con los intereses del fisco:

4º Que el ferrocarril de Pisco á Ica está llamado á influir de una manera especial en el desarrollo de la industria y comercio de ese importante departamento, y de los demas del centro de la República, contribuyendo poderosamente al engrandecimiento de la nacion:

5º Que la propuesta hecha por D. José Francisco Canevaro, con las modificaciones indicadas en el dictámen fiscal, es notablemente ventajosa para el Estado, por cuanto con ella se consigue una rebaja considerable, tanto en el total importe del capital garantizado, cuanto en la misma garantia que debió pagársele al empresario por los capitales invertidos durante el tiempo de la construccion de la obra, conforme á la contrata que se ha declarado insubsistente, en razon de haber caducado por falta de cumplimiento: de conformidad con lo expuesto por el Fiscal General en su dictámen de f.

SE RESUELVE:

Que se accepta la propuesta hecha por D. José

Francisco Canevaro, para construir el enunciado ferrocarril, bajo las condiciones que se expresan en los artículos siguientes:

1º El Gobierno concede á D. José Francisco Canevaro, ó á quienes legalmente lo representen, el derecho de construir y explotar un ferrocarril, por máquinas de vapor, desde el puerto de Pisco hasta la ciudad de Ica.

2º El camino seguirá la direccion marcada en el trazo final levantado por el ingeniero D. Ernesto Malinouski, con intervencion del ingeniero de Estado D. José Hindle. Este trazo no podrá variarse sin conocimiento y aprobacion prévia del Gobierno.

3º Por ahora, el camino será de una sola via, con los cambios, apartaderos, plataformas y demas aparatos necesarios en las estaciones ó en los puntos intermedios que se juzgue conveniente por la empresa. Si á este respecto se suscita-

6º Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviese la línea, serán restablecidos por la empresa, de manera que no sufran daños los propietarios ni el público.

7º D. José Francisco Canevaro formará una compañía denominada "del ferrocarril entre Pisco é Ica." Esta compañía será nacional, y como tal gozará de todos los derechos que le correspondan, ó que en adelante se otorguen á las asociaciones de esta naturaleza.

8º Se ofrecerán al público, en el Perú, por el término de seis meses, tres mil acciones de á cien soles cada una, publicándose la convocatoria en los periódicos de las capitales de departamentos, durante los seis meses del plazo.

9º El Gobierno nombrará un interventor que tendrá el derecho de asistir á las juntas de los directores y agentes locales de la empresa. Este interventor deberá tener conocimiento exacto de las operaciones de contabilidad que se ejecuten: averiguará el déficit por el cual tendrá que pagar el Gobierno la garantia estipulada en el artículo 23, examinando los libros y las cuentas de la compañía, y dará un certificado de su exactitud.

10. El Gobierno podrá nombrar un ingeniero de Estado para que se examine los trabajos durante la construccion de la obra, y si este ingeniero creyese que los que emprenden no son los mas naturales, sólidos y convenientes, podrá citar á la junta directiva para hacer las observaciones que juzgue oportunas; pero cualesquiera que ellas sean, no impedirán en nada las deliberacio-

nes de la expresada Junta Directiva. El Gobierno tomará en consideracion las observaciones del ingeniero cuando la compañia le someta las cuentas para el abono de la garantia.

11. Siempre que lo encuentre conveniente podrá el Gobierno hacer examinar los libros de la compañia, bien sea con el objeto de que se comprueben los gastos de explotacion, ó bien para comprobar los verdaderos productos.

12. Todas las concesiones y privilegios otorgados por este contrato á D. José Francisco Canevaro, se entiende que son concedidos tambien á sus representantes legales ó á las personas y sociedades á quienes trasfiera sus derechos, en cualquiera circunstancia; pero nunca podrá trasferirlos á un Gobierno extranjero.

13. Todas las cuestiones técnicas ó profesio-

sin el prévio conocimiento y aprobacion del Gobierno.

16. La empresa está obligada á fijar en una seccion particular de sus estatutos, las reglas que deben observarse: 1º respecto á los procedimientos del interventor que nombre el Gobierno: 2º sobre la clasificacion y claro conocimiento que debe tener de los legítimos gastos de explotacion de la línea, de su conservacion, reparacion, reconstruccion y fabricacion: 3º sobre las formalidades con que debe manifestarse al Gobierno, en las cuentas semestrales, la proporcion en que esté la cantidad del producto neto con el interes del 7 p§ que se garantiza; y 4º sobre los procedimientos que deben observarse en el exámen de dichas cuentas, y en el abono de la suma á que resulte responsable el Estado.

No obstante el derecho que tendrá la empresa para arreglar el servicio económico de la línea, se sobrentiende su obligacion de sujetarse á las leyes ó reglamentos generales que se dicten en la República para el arreglo y policía de los ferrocarriles.

18. Por el término de 25 años nadie podrá establecer otra línea férrea entre los mismos puntos de Pisco é Ica.

19. El Gobierno cede gratitamente á D. José Francisco Canevaro, los terrenos ó edificios de propiedad del Estado, (y que no esten destinados para otros objetos de servicio público) que sean necesarios para la via férrea, segun el trazo definitivo, para sus términos, estaciones, muelles y demas oficinas. Si los terrenos fuesen de pro-

piedad particular, la empresa pagará su valor á justa tasacion; procediéndose, si fuere preciso, á la expropiacion forzada, conforme á las leyes, y haciéndose las gestiones necesarias por el Ministerio fiscal.

20. Durante el término del privilegio, se introducirán libres de todo derecho y gravámen por la Aduana de Pisco, los artículos necesarios para la construccion, explotacion y conservacion del ferrocarril, sus oficinas y materiales rodantes.

21. Igualmente serán libres de derechos fiscales y municipales, los víveres que la Empresa necesite para sus trabajadores, mientras dure la construccion de la via; entendiéndose por víveres, la carne fresca, seca ó salada, papas, arroz, frejoles, garvanzos, manteca, pescado, galleta y harina. La cantidad se calculará en proporcion al número de trabajadores, tomando por base, para cada uno, una racion de armada.

años, sobre el capital de un millon quinientos mil soles, (1.500,000 s.) es decir, que garantiza al contratista, un producto anual, neto de ciento cinco mil soles (105,000 s.) desde el dia en que se concluya la obra y se entregue el ferro-carril al tráfico público.

24. Para el pago del interes del 7 p%, á que se refiere el artículo 23, el Gobierno señala especialmente el sobrante de la venta del huano del Perú; entendiéndose por sobrante lo que quede despues de cubiertas las obligaciones por intereses de la deuda nacional, segun las contratas vigentes.

25. Para fijar el producto líquido aplicable al interes del 7 p%, garantizado, sobre el capital de un millon quinientos mil soles (1.500,000 s.) se deducirán de las entradas generales los gastos de explotacion, conservacion y reparacion; entendiéndose, desde ahora, por estos gastos, el pago de un director en Ica ó Pisco, de un ingeniero ó inspector, de un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la administracion y contabilidad; y el número de maquinistas, guardas y operarios que exija el servicio de todo ferrocarril: los gastos de combustibles, aceite ó grasa, y demas artículos de consumo diario y urgentísimos.

26. El pago del interes garantizado, por el déficit que resulte, se abonará cada seis meses en letras sobre Lóndres al cambio corriente en la plaza. Este pago se hará treinta dias despues de examinadas las cuentas por las oficinas fiscales, y aprobadas por el Supremo Gobierno.

27. Desde que el ferrocarril produzca mas del 10 p§ al año, el exceso se entregará al Estado, en reembolso, y hasta que quede pagado completamente de las cantidades que de él hubiese recibido la empresa en razon de garantia.

28. Cesará en lo absoluto la garantia del 7 p§ antes de los veinticinco años, si el camino produce el 7 p§ durante dos años consecutivos; quedando siempre expedito el derecho del Gobierno para reembolsarse de las cantidades que hubiese pagado hasta entónces por dicha garantia.

29. El contratista se obliga á principiar los trabajos del ferrocarril, dentro de diez y ocho meses contados desde la fecha en que se otorgue la escritura de este contrato, y á concluirlos dos años despues de principiados. Si no se principia dentro de los diez y ocho meses, caduca de hecho el contrato, y se incurre en la multa. Y, en lo demas, se declara: que para que se tenga por con-

no cumpla con las obligaciones, ya sea de principiarla, ya sea de concluirla, conforme al artículo anterior. Mas se declara, que los intereses que se devenguen de los documentos del crédito público depositados, los cobrará el contratista, mientras no haya incurrido en la multa, con lo cual quedará á salvo de toda responsabilidad.

31. Si dentro de dos meses, contados desde esta fecha, en que el Gobierno aprueba el contrato, no prestase el contratista la fianza estipulada en el artículo precedente, de hecho se tendrá por concluido y sin efecto alguno este contrato.

32. Estarán exentos del servicio militar, todos los que se ocupen en el servicio de la empresa, salvo en caso de guerra con el extranjero.

33. El contratista tendrá la facultad de importar el número de operarios que crea precisos, y todos los contratos que celebre con estos, serán válidos en cuanto no se opongan á las leyes del país. El Gobierno empleará los medios que estén en la esfera de sus atribuciones para hacer efectivos los contratos.

34. El Gobierno concede á la empresa cuanta proteccion le sea posible, en la esfera de sus facultades, conforme á las leyes, y siempre que no afecte los intereses fiscales.

35. Si por cualquiera causa, que no sea de caso fortuito ó de fuerza mayor, se suspendiesen los trabajos del ferrocaril durante un año, cesarán en lo absoluto todos los derechos y privilegios concedidos por este contrato.

36. La compañia conducirá gratis las balijas del correo y sus conductores, en un departamento separado y especial. Por la tropa, por los jefes y oficiales, por su equipo y material de guerra, igualmente que por los empleados en comision del Gobierno, se cobrará la mitad de los precios establecidos, acreditándose esto con papeletas que expedirán únicamente el Prefecto de Ica y el Gobernador del puerto de Pisco.

37. Las tarifas para pasajeros y fletes se arreglarán de modo que los precios sean, cuando menos, un veinticinco por ciento mas bajos que los que actualmente cuestan. Con este objeto se organizará un expediente.

38. A los noventa y nueve años, contados desde que la primera locomotora recorra toda la línea comprendida desde Pisco hasta Ica, cesarán los privilegios y concesiones otorgadas por este contrato, quedando expropiada del camino y

SOBRE DESPOJO DE CONTRATO.

Corte Suprema de Justicia.—Lima, Abril 30 de 1867.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

Tengo el honor de remitir al despacho US. la adjunta demanda interpuesta por el D. D. José Boza, querellándose de despojo de la Empresa del ferrocarril de Pisco á Ica, para que US. se sirva expedir el informe que con esta fecha, le pide este Supremo Tribunal.

Dios guarde á US.—

(Firmado)—JUAN MARIANO COSSIO.

(Per. N. 28 t. 52.)

Lima, Mayo 17 de 1867.

Señor Presidente de la Excma. Corte Suprema de Justicia.

Tengo el honor de devolver á US. el expediente que se sirvió remitir á este Despacho con su oficio de 30 de Abril pasado, relativo á la demanda interpuesta por el D. D. José Boza, querellándose de despojo de la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica.

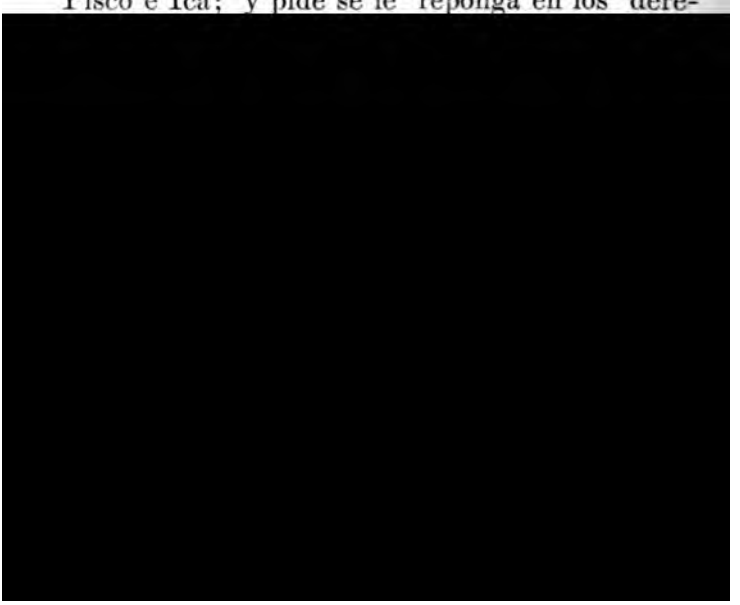
En cumplimiento de este auto, expedido en aquella fecha, por ese Supremo Tribunal, queda despachado el informe que se sirvió pedir á este despacho, y agregados todos los antecedentes de la materia, constantes de cuatro cuadernos con

179 fojas útiles; los mismos que VS. se servirá devolver á este despacho, tan luego como sean tomados en consideracion por ese Supremo Tribunal que US. dignamente preside.

Dios guarde á US.—Cárlos Lisson.

Excmo. Señor.

D. José Boza interpone accion de despojo, que asegura haberle inferido el Supremo Gobierno, con la suprema resolucion de 14 de Enero último, por la cual se declara insubsistente la contrata que en 9 de Junio de 1864, celebró con el Estado, para la construccion de un ferrocarril entre Pisco é Ica; y pide se le reponga en los dere-



cia de la contrata celebrada por aquel; y dicho funcionario emitió entonces el luminoso informe que corre á f. 12 cuaderno 4º del mencionado expediente, cuyos fundamentos motivaron la enunciada resolucion de 14 de Enero último, y que, reproducidos desde luego por este Ministerio, espero sean tomados en consideracion por V. E. Con esto, y con reproducir tambien la parte considerativa de esa misma resolucion, remitiendo todos los antecedentes como está mandado, quedaria cumplidamente satisfecho el informe que V. E. se ha servido pedirme. Mas para dar á conocer el espíritu de moralidad que ha presidido en el ánimo del Gobierno al declarar la insubsistencia de la contrata Boza, y ordenar se haga efectiva la multa de 16,000 soles en que se halla incurso, paso á hacer algunas ampliaciones.

El artículo 1258 del Código Civil, que el exconcesionario Boza cita en su apoyo, dice á la letra:—"Los contratos no pueden rescindirse, á no ser por consentimiento mútuo de las partes, ó por las causas que señala este Código."—Esto solo importa, que sin causa legal no pueda rescindirse un contrato, si no concurre el *mutuo dicenso;* pero de ninguna manera, que faltando á las condiciones esenciales del mismo, no pueda tener lugar la rescision, sin que preceda un juicio; sino muy al contrario, que queda rescindido por el propio ministerio de la ley, siempre que concurran *las causas que señala ese Código.*

Segun el artículo 1256 del mismo Código, los contratos tienen fuerza de ley respecto de los

contratantes. Ahora bien, conforme al artículo 31 de la enunciada contrata, celebrada en 9 de Junio de 1864, el señor Boza debió principiar los trabajos, dentro del término de 18 meses contados desde esa fecha, esto es, antes del 9 de Diciembre de 1865; y por haber pasado dicho término sin que se verificase esa condicion esencial y resolutoria, caducó desde entónces la referida contrata, conforme al tenor de los artículos 1282, 1285 y 1286 del Código citado, y el señor Boza quedó tambien desde entonces, incurso en la multa de 20,000 pesos, (ó sean 16,000 soles), pactada en el artículo 32 de la misma contrata.

Hay mas, en el artículo 22 de dicha contrata, se estipuló que si llegase á trascurrir un año, sin que se continuáran los trabajos, el contrato se tendria por cancelado. Es decir, quedó establecida la caducidad de este por la omision de trabajo durante un año, despues de vencido el tér-

luego si conviene su aplicacion á los acontecimientos mencionados por el señor Boza, para que quede de manifiesto el ningun fundamanto de su alegato.

En efecto, se entiende por caso fortuito y de fuerza mayor, "un acontecimiento inesperado que no ha podido preveerse ni resistirse."—La guerra con España no puede ser considerada como caso de fuerza mayor, pues solo no fué un acontecimiento inesperado, imposible de preveerse, sino que, muy al contrario, fué conocido del mundo entero, cincuenta dias ántes de que se firmara la contrata del ferrocarril de Pisco á Ica; pues desde el 14 de Abril del 64 fueron capturadas las islas de Chincha por la escuadra española.—No ha sido tampoco un acontecimiento imposible de resistirse, pues es igualmente notorio que desde aquella fecha hasta ahora, se han importado al Perú, sin dificultad alguna, todas las mercaderias y cargamentos que han llegado á sus puertos; y por consiguiente, no ha encontrado ni podido encontrar el señor Boza con ninguna dificultad insuperable, al importar los materiales y útiles necesarios para la construccion de la obra que tenia á su cargo. Y por lo que hace á la crisis monetaria que se alega, como caso fortuito, no puede ser considerada como tal, bajo ningun aspecto; pues ella solo importa una alza en los intereses del dinero que se quisiese tomar en Europa, y nada significa respecto al cumplimiento de las obligaciones contraidas. La empresa no estaba obligada á realizar la obra con capitales de determinada procedencia; la adquisicion de es-

tos era un negocio exclusivamente suyo, que podia hacer con mas ó menos utilidad; y si no los tomó en dichos mercados, esto lo único que prueba es que abordó la concesion sin los capitales necesarios; y luego, que no quiso obtener una utilidad menor de la que se habia propuesto. Esta precisamente es la razon por que el bien del Estado y del servicio público reclaman imperiosamente se haga efectiva la multa en que se halla incurso el señor Boza, para evitar que en lo sucesivo se aborden empresas de este género, sin la seguridad de realizarlas, dañando entre tanto los intereses del pais.

Finalmente, el señor Boza, con la conciencia de que la justicia no está de lado de su solicitud, llama en su apoyo á la equidad, y pide que por lo menos se le exonere del pago de la multa, alegando para ello, que los estudios preparatorios de la obra del ferrocarril de Pisco á Ica se hi-

misos que contrajo sin contar con los recursos ne-necesarios para cumplirlos. Si por esta falta cae sobre él la sancion de la ley, para hacer efectiva la multa en que ha incurrido, justo y equitativo es que sufra las consecuencias de su temeridad.

En cuanto al segundo punto, es positivo que por la contrata celebrada en 28 de Marzo último con D. José Canevaro, para la realizacion de la misma obra, el Estado ha obtenido no solo una rebaja de 200,000 soles sobre el capital garantizado, sino tambien un ahorro muy considerable de los intereses que, conforme á la contrata de Boza, debió pagarse á los empresarios, por los capitales que se invirtiesen durante la construccion de la obra. Mas, todo lo que de aquí se deduce es que la referida contrata de Boza fué en extremo onerosa para el Estado, y esta consideracion hace resaltar mas aun, la moralidad del Supremo Gobierno al declarar su insubsistencia.

V. E. en vista, pues, de las razones expuestas y de los documentos que dejo agregados como antecedentes, en cumplimiento del auto que precede, se ha de servir declarar sin lugar en todas sus partes la mencionada solicitud del señor Boza.

Lima, Mayo 15 de 1867.

Excmo. Señor.

CARLOS LISSON.

(Per. N. 28 t. 52.)

FERROCARRIL de Pimentel á Chiclayo.

Excmo Señor:

Felipe Masias y Juan Cossio, respetuosamente exponemos: que aprovechando del ofrecimiento hecho en aviso oficial á todos los que quieran construir ferrocarriles, ocurrimos á V. E. para que se sirva concedernos el permiso de establecer, de nuestra cuenta, riesgo y provecho, uno desde la caleta de Pimentel á Chiclayo, con ramificacion á la ciudad de Lambayeque, bajo los términos siguientes:

El Supremo Gobierno nos concede gratis todos los terrenos de dominio público que tenga que ocupar la via, siendo de nuestra cuenta com-

meses despues de la conclusion de aquel plazo, salvo tambien caso fortuito ó fuerza mayor.

El flete de pasajeros de primera clase será á razon de cinco centavos de sol por cada milla, y de tres centavos por milla en coches de segunda. El flete de la carga será de veinte centavos de sol por cada quintal en toda la línea ó en parte de ella, de manera que los mismos veinte centavos se pagarán por un quintal desde Lambayeque á Pimentel, que desde esta caleta á Chiclayo ó que desde esta ciudad á Pimentel ó á Lambayeque.

Todos los artículos que se traigan para la construccion y conservacion de la via, las máquinas, los coches y carros, serán libres de derechos y se desembarcarán en Pimentel, para cuyo efecto queda desde luego concedido el permiso de descargar en dicho lugar los referidos artículos, como tambien todos los que en adelante sean necesarios para el servicio de la línea.

Si la empresa encontrase en cualquier tiempo conveniente hacer nuevas ramificaciones ó prolongarlas hasta donde le sea posible, tiene adquirido desde luego el derecho de hacer dentro del término que le sea dable dichas ramificaciones; y las condiciones de esta concesion son desde ahora las mismas que quedan puntualizadas en los artículos anteriores sobre el ferrocarril á Chiclayo y Lambayeque, con excepcion tan solo del tiempo señalado para la construccion de las referidas líneas y del precio de flete de carga, que desde luego se fija en el máximun de cuatro cen-

tavos de sol por milla y por quintal; en tal virtud A V. E. suplicamos que se digne acceder á nuestro pedido.

Lima, Febrero 7 de 1867.

FELIPE MASIAS.

JUAN COSSIO.

FERROCARRIL de Pimentel á Chiclayo.

Excmo. Señor:

Juan Cossio, ante V. E. con el debido respeto

quiera otras posteriores fuesen mas ventajosas para el público.

Con tal intento y acompañando cópia fiel del recurso que presenté al señor Oficial Mayor D. D. Manuel Maria Rivas en Enero ó Febrero del año citado;

A V. E. suplico se digne resolver en justicia mi solicitud.

Lima Abril 2 de 1867.—Excmo Señor.—Juan Cossio.

Otrosí digo que en prueba de haber reasumido la accion de D. Felipe Masias, firma él este recurso.—Fecha ut supra.

Felipe Masias.

FERROCARRIL de Pimentel á Chiclayo.

Excmo Señor:

El Fiscal General dice: que solicitándose por D. Juan Cossio permiso para construir, establecer y explotar de su cuenta, riesgo y provecho, sin ningun privilegio, un ferrocarril desde la caleta de Pimentel á Chiclayo, con ramificacion á la ciudad

de Lambayeque, pudiendo ademas en lo futuro, si le conviniere hacer nuevas ramificaciones ó prolongarlas: se halla en el mismo caso de D. Estéban Crosby y C.ª, á quienes se concedió un permiso de igual naturaleza para el ferrocarril de Cerro Azul á Cañete, bajo las reglas y condiciones prescritas en la suprema resolucion de 4 de Enero de 1856, generalizadas por el aviso oficial inserto en "El Peruano" de 7 del propio mes, para todas las personas que propusiesen hacer ferrocarriles sin privilegio.

Por el artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, fué tambien autorizado el Gobierno para promover la formacion de empresas constructoras de ferrocarriles, y aun para garantir cierto mínimum de interés, convenciéndose préviamente de la utilidad y practicabilidad de la obra.

Mas no solo se derivan de estas disposiciones generales las atribuciones protectoras que com-

mension general para el ancho de las vias de fierro, y la que se designa en la propuesta lo es ménos, sin embargo de expresarse en el último escrito que se han seguido las mismas reglas designadas para el mencionado ferrocarril de Cerro Azul á Cañete, será conveniente que á este respecto se haga la debida rectificacion.

La libertad de derechos que se pide en la introduccion de los artículos necesarios para la construccion del camino y oficinas, y en el material rodante debe subsistir hasta que se establezca el camino, previniéndose que despues se pagarán los derechos segun arancel.

En cuanto á pasajes debe expresarse que los cinco centavos por milla para los de 1ª clase y los 3 para los de 2ª, será el máximun, pero no el precio fijo que se cobre; así como el flete se arreglará á la tarifa que se presente al Gobierno para su aprobacion, no pudiendo exceder del costo mínimo que tenga en la actualidad, ni tampoco de los 20 centavos por cada quintal que se conduzca de Pimentel á Lambayeque, ó de esta ciudad al puerto.

Como ningun ferrocarril debe abrirse á la explotacion sin que conste que se han llenado todas las condiciones indispensables para la seguridad, es necesario advertir que, concluido el que partirá de Pimentel, será reconocido por un ingeniero del Estado; y que en cualquier tiempo se practicará el mismo reconocimiento del todo ó parte, si la autoridad pública lo estimase conveniente, á fin de que el empresario repare las faltas ó defectos que se notaren.

Por último, y para evitar futuras cuestiones sobre lo que debe ser una regla general, es oportuno declarar que existe el derecho de atravesar con una via otra de empresa agena, á fin de continuar el curso de aquella, pero llenando todos los requisitos de seguridad, y sin impedirse de modo alguno, el tráfico de la una ni de la otra.

Será conveniente tambien establecer la conducion gratis de las balijas del correo, y las rebajas á próposito del tránsito de tropas.

Sobre estas bases y las demas que V. E. tenga á bien, puede acordarse el permiso solicitado por D. Juan Cossio para el ferrocarril de Pimentel á Chiclayo y Lambayeque; á no ser que V. E. prefiera mandar se haga de cuenta del Estado, como se dispuso en el supremo decreto citado de 25 de Julio de 1866, y á cuyo fin tiende tambien la propuesta de Meiggs, Bates y Cª que está sustanciándose desde el 10 de Abril

FERROCARRIL de Pimentel á Chiclayo.

Excmo. Señor.

Juan Cossio, ante V. E. respetuosamente me presento y digo: que instruido de la vista fiscal, me conformo en todos sus términos; pero como ella introduce modificaciones que disminuyen en mucho las ventajas que puede proporcionarme la empresa, bajo las condiciones que indiqué en mi recurso de f.... solicito como compensacion un previlegio por 25 años, tiempo durante el cual nadie podrá construir otro ferrocarril desde Pimentel á Chiclayo; propiedad por 99; un plazo por dos años para principiar los trabajos y de cuatro para concluirlos, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor; y que finalmente los fletes de carga se arreglarán por la tarifa que el Gobierno aprobará oportunamente, retirando en esta parte del todo mi ofrecimiento de cobrar solo 20 centavos por quintal en toda la línea. Por tanto; AV. E. suplico se sirva acceder á mi solicitud.

Lima, Junio 27 de 1867.

Excmo. Señor: — JUAN COSSIO.

(Per. N. 2 t. 53)

CONTRATO del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo.

Lima, Julio 3 de 1867.

Visto este expediente, de conformidad con lo expuesto por el Fiscal General en su dictámen de f.... y teniendo en consideracion; que por el artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre de 1864 el Gobierno está autorizado para promover la formacion de empresas de ferrocarriles; que la necesidad y utilidad del que propone realizar el recurrente D. Juan Cossio, está reconocida por el Estado, segun el supremo decreto de 25 de Julio último, por el cual se ordena su construc-

se el respectivo contrato, bajo las condiciones que se expresan en los artículos siguientes:

1º El Gobierno concede á D. Juan Cossio privilegio exclusivo por veinte y cinco años para construir y explotar de su cuenta, riesgo y provecho, y sin garantia de interes, un ferrocarril de mocion á vapor, desde la caleta de Pimentel hasta la ciudad de Chiclayo; y permiso, sin privilegio, para establecer una ramificacion á Lambayeque.

2º Durante el término del privilegio, nadie podrá construir otra línea férrea, entre los indicados puntos de Pimentel y Lambayeque, y el que, en virtud del presente contrato, construya la empresa que representa Cossio, á los setenta y cuatro de espirado el término del privilegio, pasará en estado de explotacion, á ser propiedad nacional.

3º El ancho de la via será de un metro setenta centímetros, comprendido entre los bordes interiores de los rieles.

4º El Gobierno cede gratuitamente á la empresa que representa dicho Cossio, todos los terrenos de dominio público que necesite para la construccion de la linea y de sus estaciones y oficinas; siendo de cuenta de dicha empresa adquirir, prévia indemnizacion justipreciada, los de dominio privado, que tambien necesite.

5º La empresa queda obligada á cercar por su cuenta todos los fundos que el camino divida y á construir puentes sobre las acéquias ó acueductos que atraviese.

6º El camino de Pimentel á Chiclayo se prin

cipiará dentro del término de dos años contados desde la fecha en que se firme la escritura de este contrato, y quedará concluido á los cuatro años de la misma fecha. La ramificacion á Lambayeque quedará igualmente concluida, á los diez y ocho meses despues de terminada la linea principal; salvo en todas circunstancias, los casos fortuitos ó de fuerza mayor.

7.° Si trascurriese el primer término designado en el artículo anterior sin que se principien los trabajos, ó si despues de principiados se suspenden por mas de seis meses; de hecho, se tendrá por cancelado y sin efecto alguno este contrato.

8.° Concluido que sea el camino, ó alguna de sus secciones, el Gobierno lo mandará reconocer por un ingeniero de Estado, para asegurarse de que se halla construido con la solidez necesaria, sin que ántes pueda entregarse al tráfico público.

facultad de adoptar oportunamente las medidas que convenga, á fin de que los artículos, cuya introduccion se pide libre de derechos, sean solo los absolutamente indispensables para el objeto expresado.

11. Si la empresa encontrase en cualquier tiempo conveniente hacer nuevas ramificaciones, ó prolongarlas hasta donde sea posible, queda autorizada para verificarlo, bajo las mismas condiciones que se expresan en la presente resolucion exceptuándose tan solo las que se refieren el privilegio exclusivo, y á los plazos fijados para principiar y concluir los trabajos.

12. Antes de entregar el camino al tráfico público, la empresa presentará al Gobierno, para su aprobacion, la tarifa de trasportes, cuyo precio no podrá exceder, en ningun caso, del mínimun que actualmente cuestan; fijándose desde luego, como maximun en los pasajes, cinco centavos por milla para el de 1ª clase, y tres centavos por milla para el de 2ª Esta tarifa regirá solo desde que en ella recaiga la enunciada aprobacion del Gobierno, y podrá ser modificada, segun las circunstancias, de acuerdo con la empresa.

13. Las tropas, empleados del Estado que marchen en comision, y las balijas del correo, se conducirán gratis.—Por las cargas del Estado se pagará la mitad del precio fijado en la tarifa.

14. A fin de evitar ulteriores dificultades, con relacion á la presente contrata, y ademas, para que sirva de regla general, se declara: que existe el derecho de atravesar con una línea férrea otra de empresa agena á fin de continuar el curso

de aquella; pero llenando todos los requisitos de seguridad, y sin que se impida en ningun caso el tráfico de la una ni de la otra.

15. El contrato que se celebre, en virtud de la presente resolucion y las concesiones que por ellas se otorga al empresario D. Juan Cossio, no podrán trasferirse sin prévio conocimiento y consentimiento del Gobierno, el que si quisiere hacer suya la empresa, será preferido por el tanto llegado el caso de dicha trasferencia.—Pase á la Tesorería General, á fin de que mande extender la correspondiente escritura, prévia aceptacion del proponente. Comuníquese á quienes corresponda, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

(Per. N. 2 t. 53.)

FERROCARRIL de Jauja.

Lima, Marzo 30 *de* 1867.

Excmo. Señor.

EL CONGRESO CONSTITUYENTE

RESUELVE:

Que el Poder Ejecutivo dé las órdenes correspondientes para completar los estudios relativos al ferrocarril de Lima á Jauja.

Lo que comunico á V. E. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—J. M. QUIMPER, Presidente.—ANTONIO LLAVERÍA, Secretario.—AMBROSIO BECERRIL, Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente Provisorio de la República.

Por tanto: Cúmplase, regístrese y publíquese. —Casa de Gobierno en Lima, á 31 de Marzo de 1867.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

FERROCARRIL de Lambayeque á Chiclayo.

Excmo. Señor:

José Antonio Garcia y Garcia, ciudadano peruano, ante V. E. respetuosamente expongo: Que es una necesidad largo tiempo sentida en las provincias de Lambayeque y Chiclayo, del Departamento de la Libertad, el establecimiento de una via férrea y la construccion de un muelle que faciliten la exportacion de los abundantes, ricos y variados productos de su privilegiado suelo. Inútil seria que ocupase la atencion de V. E. en manifestar la importancia de los servicios que un camino de hierro y la habilitacion de un puerto mas seguro y accesible que los de San José y Pimen-

No es posible apreciar debidamente, por ser tan grandes y trascendentales, las ventajas que reportaran el comercio y la agricultura de esa fértil porcion de la República, del establecimiento de un camino de hierro que ponga en comunicacion las ciudades de Lambayeque y Chiclayo, y el pueblo de Monsefú con el puerto de Eten, y de la construccion de un muelle en este último lugar, que permita embarcar las mercaderías directamente en los buques sin el uso intermedio, lento y costoso, de lanchas ó balsas. Basta meditar en ellas para que V. E. y el pais acojan con interes el pensamiento de la empresa que se propone realizar esas obras, que tan señalado influjo están llamadas á ejercer en el ensanche y en el repartimiento de la riqueza nacional.

Juzgo extraño al objeto de esta propuesta detenerme en presentar á V. E. algunas observaciones sobre la necesidad y la conveniencia de suprimir el puerto mayor de San José y la caleta de Pimentel y trasladar á Eten el servicio fiscal que se hace en el primero; pero en bien del pais me permitiré someter á V. E. en una memoria especial que encontrará adjunta á este recurso, las consideraciones y los hechos que hacen indispensable la adopcion de esa medida tan provechosa al erario nacional, como al comercio de las provincias de Lambayeque y Chiclayo y á los intereses de la empresa que me propongo realizar.

Cediendo, pues, al ardiente y patriótico deseo de contribuir al progreso del pais y animado por la esperanza de asegurar á los fuertes capitales que demanda la ejecucion de tales obras, el alto

dan las ramificaciones de que habla la cláusula primera.

9ª La misma empresa gozará de la propiedad de las líneas y de todo lo que comprende el objeto de ella, por todo el tiempo del privilegio y setenta y cuatro años mas, contados desde la espiracion de aquel, pasando á los noventa y nueaños el camino y todo el material de la empresa á ser de la exclusiva propiedad del Estado.

10. La empresa podrá importar, libres de derechos, todos los materiales necesarios para la construccion y conservacion del camino y sus oficinas; y estará exenta de todo derecho fiscal ó municipal y de toda contribucion directa ó indirecta, ordinaria ó extraordinaria, durante el término del privilegio por razon de las maquinarias, rieles, carbon, pintura, maderas y demas útiles necesarios para los indicados objetos de construir, reparar, conservar ó extender el camino y sus oficinas.

carga por el muelle, comprometiéndose desde ahora á que los primeros no excederán en ningun caso de los costos actuales de dicho tráfico, y que el gravámen de las últimas será cuando mas alto, igual al del puerto de la República en que cuesta menos el muellaje.

15. Las tropas, empleados nacionales que marchen en comision del servicio público y las balijas del correo se trasportarán gratis. Las cargas pertenecientes al Estado pagarán el cincuenta por ciento menos que las de los particulares. Oportunamente se celebrará entre el Gobierno y la empresa un acuerdo que ponga á cubierto los intereses de esta contra los abusos que se puedan cometer.

16. Antes de abrir el camino al tráfico, la empresa someterá al Gobierno, para su aprobacion, un reglamento relativo al servicio del ferrocarril y otro al del muelle, los que serán observados por la empresa, y las autoridades locales cuidarán de que se cumplan por todos.

17. La empresa no responde de los daños que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderias que conduzcan los trenes; pero si fuesen causados por culpa ó negligencia comprobada de sus empleados, la responsabilidad será de estos. La empresa responderá á los particulares por las mercaderias que se perdieren despues de haberse dado por recibida de ellas con las formalidades debidas.

18. El concesionario podrá trasmitir general ó parcialmente su derecho al privilegio que se le conceda, por cualquier especie de contrato legal,

organizar una sociedad anónima por acciones dentro ó fuera del pais, pero la empresa no podrá cambiar el carácter de nacional ni trasferirse á un gobierno extranjero.

19. El cesionario dará conocimiento prévio al Gobierno de cualquiera enagenacion ó traspaso que intente hacer de la empresa, y el Gobierno tendrá el derecho de ser preferido en la posesion de ella por el tanto que otro ofreciere, si le conviene tomarla.

Lima, Mayo 9 de 1867.

Excmo. Señor.

José Antonio G. y Garcia.

[redacted]

con propiedad por 74, quedando despues á beneficio del Estado.

Autorizado el Gobierno por el artículo 3º de la ley de 8 de Noviembre de 1864 para promover empresas de ferrocarriles, garantizándolos hasta con el interes de 7 p %, y reconocida la importancia de la indicada obra, por el decreto dictatorial de 25 de Julio de 1866, á tal punto que se incluye como la 8ª de las que deben realizarse con los bonos del empréstito de 1865, reservados en Lóndres; es claro que está mas expedita la autoridad de V. E. para aceptar sin gravámen fiscal de ningun interes, ni obligarse á otro desembolso, la propuesta del ciudadano Garcia y Garcia; salvo que V. E. considere mas conveniente llevar á cabo la construccion, por cuenta del Estado, á lo cual tiende tambien la otra propuesta de Meiggs, Bates y Cª, que está suscitándose desde el 10 de Abril último.

Mas como en todo caso parece preferible dejar á la accion del interes privado la realizacion de esta clase de obras, se contrae el Ministerio á examinar la propuesta del ciudadano Garcia y Garcia, conciliándola tanto con la otra que sin privilegio, ni gravámen alguno, ha presentado el ciudadano D. Juan Cossio, partiendo de la caleta de Pimentel, como tambien con la dicha propuesta de Meiggs, Bates y Cª, sea que se adopte el plan de llevar el ferrocarril de Pacasmayo á Lambayeque, como allí se pretende, ó sea que se extienda desde Lambayeque á esta capital.

Si en general son admisibles las bases enunciadas por el ciudadano Garcia y Garcia, ellas re-

quieren sin embargo las siguientes modificacio- y adiciones.

En la 1ª debe expresarse que el privilegio se limite á la línea de Eten al pueblo de Monsefú y hasta tocar en la ciudad de Chiclayo; sin perjuicio de que puedan pasar otros ferrocarriles por Chiclayo; y sin perjuicio tambien de que el proponente pueda construir, pero sin privilegio alguno, cualesquiera otras ramificaciones en concurrencia de las que existan ó puedan existir.

En la 4ª debe adicionarse que caducará tambien el privilegio, si despues de comenzada la obra pasan seis meses sin continuarla.

En la 5ª debe suprimirse la concesion gratuita de los edificios del Estado.

En la 8ª es consiguiente la modificacion, conforme á lo dicho respecto de la 1ª

neral, el costo de cargar y descargar por el muelle nunca será mayor que el mas barato en cualquier otro puerto de la República. Falta solo agregar que en cuanto al muelle no hay privilegio exclusivo; que debe construirse por la empresa la garita que pueda necesitar el resguardo sobre el muelle; que las tarifas se someterán con anticipacion al conocimiento y aprobacion del Gobierno.

Finalmente y para evitar que se cuestiones lo que debe servir de regla general, convendrá declarar que existe el derecho comun de atravesar con una via, otra de empresa agena, á fin de continuar el curso de aquella; pero llenando todos los requitos de seguridad, y sin impedirse de modo alguno el tráfico de la una y de la otra.

V. E. sobre todo se servirá acordar y resolver lo que estime mas conducente al fin de facilitar con rapidez, seguridad y baratura la comunicacion de los pueblos entre sí y con el mar.

Lima, á 22 de Junio de 1867.

URETA.

(Per. N. 2 t. 53.)

CONTRATO del ferrocarril de Eten.

Lima, Julio 3 de 1867.

Visto este expediente, y de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal General, concédese al ciudadano D. José Antonio Garcia y Garcia, el privilegio que solicita de veinticinco años, para establecer y explotar de su cuenta, sin garantia de intereses, un ferrocarril que partiendo del puerto de Eten, pase por el pueblo de Monsefú y llegue hasta la ciudad de Chiclayo, pudiendo prolongar la línea, desde este último punto, hasta la ciudad de Lambayeque, sin privilegio alguno, y establecer otras ramificaciones, bajo la misma condicion. Y teniendo en conside-

presa solicita para el establecimiento de sus oficinas;

3ª Que el privilegio se limita á la línea de Eten al pueblo de Monsefú y hasta tocar en la ciudad de Chiclayo; sin perjuicio de que puedan pasar otras líneas por dicha ciudad; y sin perjuicio tambien de que el proponente pueda construir sin privilegio alguno, cualesquiera otras ramificaciones en concurrencia de las que existan ó puedan existir en esa provincia;

4ª Que el privilegio concedido en la base 8ª de la propuesta, se limitará á las mismas reglas establecidas en la modificacion anterior, respecto del privilegio para la construccion de la línea;

5ª Que la libertad de derechos solicitada por el empresario en la base 10ª de su propuesta, se limitará solo á los artículos indispensables para el establecimiento de la línea, pagándose despues los que corresponden, segun arancel, á todos los artículos que se introduzcan para el servicio de ella;

6ª Que en cuanto á los pasajes y fletes de que se trata en la base décimocuarta, se establece, que en ningun caso excederá de cinco centavos por milla el pasaje de primera clase, ni de tres el de segunda; y que las tarifas de fletes y pasajes serán sometidas á la aprobacion del Gobierno, pudiendo estas ser modificadas, segun las circunstancias, de acuerdo con la empresa.

7ª Que en cuanto á la construccion del muelle de Eten, que propone el empresario, en la base décimosegunda de su propuesta, y á las condiciones establecidas á este respecto en las décimo-

tercia y dácimocuarta, se establece que para la construccion de dicho muelle, no hay privilegio exclusivo, siendo de obligacion de la empresa construir de su cuenta, la garita en que debe establecerse el Resguardo, y someter con anticipacion al conocimiento y aprobacion del Gobierno las tarifas que en el servicio se establezcan;

8ª Que cualquiera línea puede atravesar la de la empresa, á fin de continuar el curso de esta; con la condicion de llenar los requisitos de seguridad, y sin impedirse de modo alguno el curso de la una ni de la otra.—Esta regla quedará establecida en general, respecto de todas las líneas de ferrocarriles, y

9ª Que este privilegio no puede transferirse, sin prévio conocimiento y consentimiento del Gobierno. Póngase este decreto en conocimiento del interesado, á fin de que en caso de aceptar las modificaciones que en él se hacen á su

FERROCARRIL de Chimbote á Huaraz.

Lima, Julio 10 *de* 1867.

Excmo. Señor.

EL CONGRESO CONSTITUYENTE

RESUELVE:

Autorízase al Poder Ejecutivo para que, á la brevedad posible, disponga que se continúen los estudios científicos de los ferrocarriles, que deben partir del puerto de Santa ó Chimbote á la ciudad de Huaraz, y del de Pacasmayo á la de Cajamarca.

Lo comunico á V. E. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á V. E.—José Jacinto Ibarra, Presidente.—Federico Luna, Secretario.—Segundo Bringas, Secretario.

Excmo. Señor Presidente Provisorio de la República.

Lima, Julio 12 *de* 1867.

Por tanto: cúmplase, regístrese y publíquese. —Rúbrica de S. E.—Pedro J. Saavedra.

(Per. N. 5 t. 53.)

INFORME sobre el ferrocarril de Huacho.

Excmo. Señor.

D. Modesto Basadre solicita que se le conceda privilegio exclusivo por veinticinco años, para construir y explotar de su cuenta, riesgo y provecho, sin garantia de interes, un ferrocarril entre esta ciudad y el valle y puerto de Chancay, con la facultad de extender esta línea hasta el valle y puerto de Huacho y Huaura, y de establecer sin privilegio, las ramificaciones que crea convenientes la empresa que él representa á cualquier lado de la línea, con solo la limitacion de no dañar los derechos de que está en posesion la empresa de ferrocarriles de esta capital; debien-

fueron generalizadas por aviso oficial publicado en "El Peruano" de 7 de ese mismo mes, dando á las personas que hiciesen propuestas de igual naturaleza, las seguridades de que serian aceptadas; y está ademas del todo conforme con las dos supremas resoluciones de 3 del presente, en virtud de las que se han celebrado los respectivos contratos para la construccion de los ferrocarriles de Pimentel á Chiclayo y de esta ciudad á Monsefú y Eten.

Bajo estos conceptos, la seccion de obras públicas cree que la enunciada propuesta del señor Basadre es sin duda alguna aceptable, y no juzga necesario esforzarse en demostrarlo, puesto que es notoria la importancia de vias de comunicacion en general, y muy particularmente, la necesidad y utilidad de una linea férrea que comunique esta capital con la de la provincia de Chancay y sus principales pueblos. Y por lo que toca á las condiciones del contrato que se propone, son tan equitativas y ventajosas para el Estado, como lo son igualmente las de los otros, de que llevo hecha referencia, y militan en favor de aquel las mismas razones que hicieron á estos aceptables.

Empero, conviene anotar que la cláusula relativa al reconocimiento en acciones inenagenables, del valor de las propiedades que se tomen de manos muertas, cuya cláusula es la 5ª de la propuesta de Basadre, ha sido suprimida en la contrata celebrada con Garcia, por habérsele considerado detentatoria del derecho de propiedad; y por consiguiente, debe hacerse igual modificacion en la presente propuesta, si es que V. E. tuviese á

bien aceptarla.

Lima, Julio 31 de 1867.—P. A. del J.—M. Amat y Leon.

FERROCARRIL de Arequipa.

MARIANO I. PRADO

PRESIDENTE PROVISORIO DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para la formacion de una compañia anónima que se encargue de construir un ferrocarril entre la ciudad

Julio de 1867.—José Jacinto Ibarra, Presidente.—Federico Luna, Secretario.

Al Presidente Provisorio de la República.

Lima, Julio 12 *de* 1867.

Por tanto: cúmplase, regístrese y publíquese.

Mariano I. Prado.

Pedro José Saavedra.

(Per. N. 5 t· 53·)

FERROCARRIL de Lima á Huacho.

Excmo. Señor.

El ciudadano peruano Modesto Basadre, ante V. E. respetuosamente expongo: que haciendo uso del ofrecimiento hecho en aviso oficial á todos los que quieran construir ferròcarriles, y contando con los medios para llevar á cabo una empresa de esta naturaleza, ocurro á V. E. para que se digne otorgarme el permiso y las demas concesiones necesarias para establecer de mi cuenta y riesgo y en mi provecho un camino de fierro entre esta capital y el valle y puerto de Huacho, en los términos siguientes:

1º El Gobierno permitirá y autorizará la cons-

cepos, llaves y demas piezas de hierro ó madera serán de la calidad y solidez que se acostumbran en los ferrocarriles de Inglaterra ó los Estados Unidos.

3º El Gobierno hará reconocer el camino ó cada seccion de él ántes de abrirse al tráfico, por un ingeniero del Estado. Podrá ordenar el mismo reconocimiento en cualquiera época que lo estime conveniente y hará conocer á la empresa los defectos ó faltas que se descubran, para que los repare.

4º Los trabajos entre Lima y Chancay empezarán dentro de los primeros dos años contados desde el dia que se otorgue la concesion y terminarán á los cuatro de la misma fecha, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor que entorpezcan ó impidan la ejecucion de la obra. Caducará de hecho la concesion si al espirar los primeros dos años no hubiesen comenzado los trabajos por culpa del empresario ó si despues de comenzada la obra pasan seis meses sin continuarla, excepto si es por casos fortuitos ó de fuerza mayor.

5º Si la empresa necesitare emplear ú ocupar terrenos de manos muertas, reconocerá el valor justipreciado de aquellos en acciones enagenables que gozarán de los mismos privilegios y optarán álos mismos dividendos de ganancias ó pérdidas que las acciones de los demas interesados. El ferrocarril podrá ocupar los caminos actuales dejando el espacio necesario para el tráfico de bestias y tomando las medidas convenientes para la seguridad del público.

6º En el caso de ser preciso el uso de propie-

dades particulares y de negarse los dueños á entrar en arreglos equitativos con la empresa, el Gobierno facilitará su adquisicion conforme á las leyes relativas á la expropiacion forzosa, sin que las cuestiones que se susciten puedan formar embarazo para la prosecucion de la obra, debiendo franquearse desde luego el paso de la línea á la empresa.

7º El Gobierno otorgará á la empresa el privilegio exclusivo de trasportar pasajeros y carga durante el término de veinticinco años por camino de hierro, sea de mocion á vapor ó animal, entre Lima y Huacho y las circunvenciones á que se extiendan las ramificaciones de que habla la cláusula primera. El término del privilegio se contará desde que se abra al tráfico la línea.

8º La misma empresa gozará de la propiedad de las líneas y de todo lo que comprende el objeto de ella por todo el tiempo del privilegio y se-

empresa estarán exceptuados del servicio militar.

11. Se autoriza á la empresa para construir y explotar muelles en los puertos de Chancay, Huacho y los demas adonde lleguen ramales de la línea; ó á la línea principal, sometiendo con anticipacion al conocimiento y aprobacion del Gobierno las tarifas que en el servicio de esos muelles se establezcan, y construyendo la empresa de su cuenta las garitas en que debe establecerse el resguardo.

12. Los objetos pertenecientes al Gobierno, los sacos de la correspondencia y los equipajes del ejército no serán gravados con derecho alguno por el uso de los muelles.

13. La empresa formulará sus tarifas de fletes y pasajes; por el ferrocarril será: por pasajeros en coche de primera clase, cinco centavos de sol por milla, por pasajeros de segunda clase, ó en coche de segunda clase, tres centavos de sol por milla; por quintal de carga uno y medio centavos de sol por milla, y por animales en ningun caso mas de lo que actualmente cuesta trayéndolos de las haciendas hasta Lima y haciendo uso de los vapores.

14. Las tropas, empleados nacionales que marchen en comision del servicio público y las balijas de correo se trasportarán gratis. Las cargas pertenecientes al Estado pagarán el cincuenta por ciento menos que las de los particulares. Oportunamente se celebrará entre el Gobierno y la empresa un acuerdo que ponga á cubierto los intereses de

esta contra los abusos que se puedan cometer.

15. Antes de abrir el camino al tráfico, la empresa someterá al Gobierno, para su aprobacion, un reglamento relativo al servicio del ferrocarril y otro al de los muelles, los que serán observados por la empresa, y las autoridades locales cuidarán de que se cumplan por todos.

16. La empresa no responde por los daños que por casos fortuitos sufran las personas, mercaderias ó animales que conduzcan los trenes; pero si fuesen causados por culpa ó negligencia comprobada de sus empleados, la responsabilidad será de estos. La empresa responderá á los particulares por las mercaderias que se perdieren despues de haberse dado por recibida de ellas con las formalidades debidas.

17. El concesionario podrá trasmitir general ó parcialmente su derecho al privilegio que

camino, se nombrará, para resolverla, una comision compuesta de dos ingenieros, nombrado uno por el Gobierno y otro por la empresa, quienes nombrarán un tercero si hubiese desacuerdo, cuyo fallo será definitivo.

20. Cualquier línea puede atravesar la de la empresa á fin de continuar el curso de esta, con la condicion de llenar los requisitos de seguridad y sin impedirse de modo alguno el curso de la una ni de la otra.

En vista de las condiciones expuestas que son exactamente iguales á las contenidas en las concesiones hechas para los ferrocarriles entre Eten y Pimentel á Chiclayo y Lambayeque, en los supremos decretos de 3 de Julio corriente;

A V. E. suplico se digne otorgarme la concesion que solicito.

Lima, Julio 17 de 1867.—Excmo. Señor.

MODESTO BASADRE.

DIRECTORIO para el ferrocarril de Arequipa.

Lima, Agosto 16 *de* 1867.

Estando el Gobierno autorizado por la ley de 10 de Julio último para la formacion de una compañia anónima que se encargue de construir un ferrocarril entre la ciudad de Arequipa y el puerto de Mejia ó Islay; y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2º de la misma ley;

SE RESUELVE:

Que para componer el directorio provisional que debe encargarse de formar el presupuesto de la obra y los estatutos de la compañia y de admitir las acciones, se nombra á los ciudadanos D. Juan Mariano Goyeneche, D. D. Francis-

FERROCARRIL de Eten.

Lima, Agosto 19 *de* 1867.

Vista la anterior solicitud, y los antecedentes agregados;

SE RESUELVE:

Que se amplia la suprema resolucion de 3 del próximo pasado, por la que se acepta la propuesta del recurrente D. José Antonio Garcia y Garcia, para construir un ferrocarril entre el puerto de Eten y la ciudad de Chiclayo, en el sentido de que el privilegio que se expresa en el artículo 3º de la enunciada resolucion, comprende no solo la línea férrea que se establezca entre el puerto de Eten y la ciudad de Chiclayo, pasando por el pueblo de Monsefú, sino tambien hasta llegar á la villa de Ferreñafe, declarándose en consecuencia, que el privilegio concedido á la empresa que representa Garcia, comprende la comunicacion por ferrocarril á vapor, entre el puerto de Eten y los pueblos de Monsefú, Chiclayo y Ferreñafe; y que aunque la línea pueda pasar por Lambayeque, el privilegio no comprende el trayecto que media entre esta ciudad y la de Chiclayo.

Comuníquese, regístrese, publíquese y pase al Ministerio de Hacienda, á fin de que ordene que

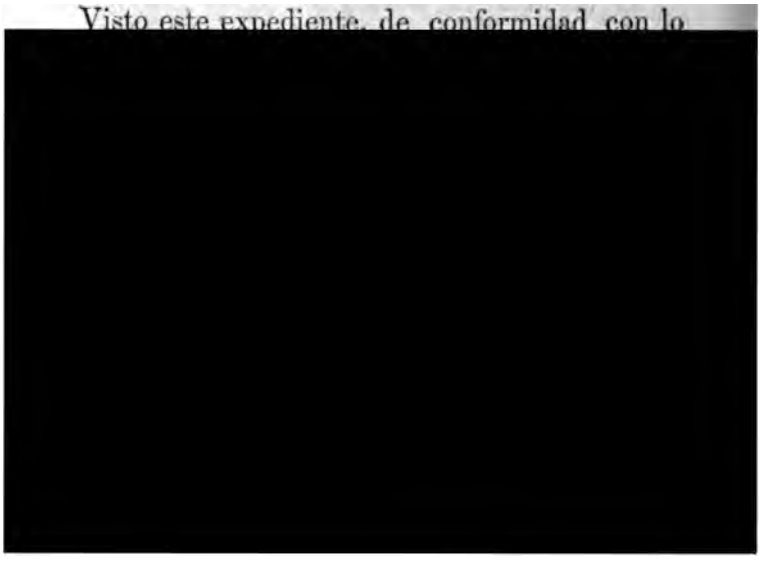
la Tesoreria General la mande insertar en la respectiva escritura del contrato, como adicional á la suprema resolucion de que se ha hecho referencia, prévia aceptacion del recurrente.—Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

(Per. N. 19 t. 53.)

CONTRATO del ferrocarril de Huacho.

Lima, Agosto 19 *de* 1867.

Visto este expediente, de conformidad con lo



y el puerto y valle de Chancay; y permiso sin privilegio para prolongar esta linea, hasta el puerto y valle de Huacho y Huaura, y para extender asimismo las ramificaciones que la empresa que él representa, crea conveniente establecer, bien sea de mocion á vapor ó animal á cualquier lado de la linea, y aun hasta llegar á cualquier punto de la costa, en todo el trayecto comprendido entre Huacho y el Callao, exceptuando solo este último puerto.

2º El camino será construido con la solidez y perfeccion necesarias; estipulándose expresamente que los rieles, durmientes, remaches, cepos, llaves y demas piezas que se empleen en la construccion de la linea, como asimismo el material rodante, serán de la calidad y solidez que se acostumbran en los ferrocarriles de Inglaterra y Estados Unidos.—El ancho de la via será el mismo que el de las que se hallan establecidas del Callao á Lima y de esta capital á Chorrillos.

3º El Gobierno hará reconocer el camino ó cada seccion de él, por uno ó mas ingenieros de estado para asegurarse de que se halla construido conforme á las condiciones contenidas en el artículo arterior; sin cuyo requisito no podrá entregarse al tráfico público.—Podrá tambien ordenar el mismo reconocimiento en cualquiera época que lo estime conveniente, y hará conocer á la empresa los defectos ó faltas que se descubran, para que las repare; y si no lo verificase así inmediatamente, el Gobierno tendrá por último, facultad de mandarlo componer á costa de la referida empresa.

4º Los trabajos de la linea principal, que es la comprendida entre Lima y Chancay, principiarán precisamente dentro del término de diez y ocho meses, contados desde la fecha en que se otorgue la escritura de este contrato, y quedarán concluidos dentro de los dos años despues del plazo fijado para principiar. Una vez principiados, no podrán suspenderse por mas de tres meses continuos.—Estas condiciones tienen el carácter de *resolutorias;* y por consiguiente, si se cumpliese con principiar á concluir los trabajos dentro de los plazos estipulados, ó si despues de principiados se suspendiesen por mas de tres meaes, caducará de hecho la concesion, quedando insubsistente *ipso facto* el contrato que en virtud de la presente resolucion se celebre. Quedando salvados en todas circunstancias los casos fortuitos ó de fuerza mayor.

5º Para el establecimiento de la linea férrea, la empresa podrá ocupar los caminos actuales

trar en arreglos equitativos con ella, el Gobierno facilitará su adquisicion conforme á las leyes relativas á expropiacion forzada.

7º La empresa gozará de la propiedad de la linea principal y de las ramificaciones que establezca, como asimismo, de todo lo que comprenda el objeto de ella, solo por el término de noventa y nueve años contados desde la fecha en que se abra el tráfico de la primera; por manera que, á los seten- y cuatro años de espirado el término del privilejio, la expresada linea con todos sus accesorios, pasará en estado de explotacion á ser exclusivamente propiedad nacional.

8º La empresa podrá importar libres de derechos, todos los materiales y útiles necesarios para la construccion del camino, sus talleres, oficinas y material rodante; pero una vez concluida la obra, por todos los artículos que se introduzcan, bien sea para la explotacion de la linea, ó con cualquier otro fin, se pagará los respectivos derechos conforme á arancel.

9º Durante el tiempo del privilegio, la empresa quedará exenta de toda contribucion directa ó indirecta, ordinaria ó extraordinaria.

10. Los empleados y peones, dependientes de la empresa serán exceptuados del alistamiento militar, salvo el caso de guerra nacional.

11. El Gobierno concede á la misma empresa permiso sin privilegio de ningun género, para construir y explotar por su cuenta, los muelles que juzgue conveniente en los puertos de Chancay y Huacho, como asimismo en los demas á donde llegue la linea principal ó sus ramales;

quedando obligada la mencionada empresa á construir á su costa los edificios en que debe constituirse el resguardo; y á someter con anticipacion al conocimiento y aprobacion del Gobierno, las respectivas tarifas para el cobro de muellaje, el que en ningun caso, podrá ser mayor del mas bajo que se halle establecido en otros muelles de la República. Las balijas de correos, el material de guerra, y en general todos los demas objetos pertenecientes al Gobierno no serán gravados con derecho alguno por el uso del muelle.

12. La empresa formulará oportunamente las tarifas de trasportes por el ferrocarril, y antes de entregarlo al tráfico público, las someterá al conocimiento y aprobacion del Gobierno; fijándose desde ahora, como máximun en los pasajes, cinco centavos de sol por milla para el de primera clase, y tres centavos por milla para el de segun-

tas ó boletos de pasaje que deben expedirse para el libre tránsito de los militares y empleados que marchen en comision.

14. Antes de abrirse el camino al tráfico público, la empresa someterá, igualmente, al Gobierno para su aprobacion, los respectivos reglamentos relativos al servicio del ferrocarril y de los muelles, los que serán observados por ella; cuidando las autoridades locales de que se cumplan por todos.

15. La empresa no será responsable de los daños que por casos fortuitos sufran las personas ú objetos que se conduzcan en los trenes; pero si, de todos los objetos que se pierdan, despues de haberse dado por recibida de ellos con las formalidades de estilo, y de todos los daños que sean ocasionados por culpa ó negligencia de sus empleados, ó que provengan de la mala construccion ó estado de la linea y material rodante.

16. La empresa que representa Basadre, tiene el carácter permanente de nacional, el que jamas podrá cambiarse ni ser trasferida á un Gobierno extranjero. Podrá sin embargo el expresado trasferir sus derechos por cualquiera especie de contrato legal á individuos ó ciudadanos particulares, ú organizar una sociedad anónima por acciones dentro ó fuera del pais, á la que puede igualmente trasferir dichos derechos. Para que tenga lugar la trasferencia á que se refiere este artículo, es indispensable el conocimiento y consentimiento prévio del Gobierno, sin cuyo requisito se tendrá por no hecha.

17. Si despues de concluido el camino, el con-

cesionario, ó quien represente su derecho, quisiese traspasar ó enagenar la empresa, se pondrá esto en conocimiento del Gobierno, el que será preferido por el tanto, en el caso de que encontrase conveniente tomarla por cuenta del Estado.

18. Si se suscitase alguna cuestion técnica ó profesional, acerca de la construccion ó explotacion del camino, se nombrará para resolverla una comision compuesta de dos ingenieros, uno de la empresa y otro del Estado, y si hubiese discordia entre ellos, estos nombrarán un tercero dirimente, cuyo fallo será definitivo. Las cuestiones de otro género que se susciten, serán resueltas por los Tribunales de la República, renunciando los empresarios, sean quienes fueren, á toda intervencion diplomática, y sin que puedan hacer uso de otros medios que los que las leyes del pais franquean á los peruanos para obtener justicia.

ra cada muelle.

21. Comprendiendo el privilegio exclusivo concedido por la presente resolucion, solo la linea principal, á fin de obviar ulteriores dificultades, se declara asimismo, que cualquiera puede construir ramales en toda direccion, ó lineas que prolonguen, á uno ú otro extremo, el curso de aquella, con tal que soliciten y obtengan previamente el respectivo permiso del Gobierno; y que sean cuales fueren las lineas férreas que se establezca, no escluyen de ningun modo el tráfico que pueda hacerse de otra manera.

22. El Gobierno se reserva la facultad de dictar oportunamente las medidas que juzgue necesarias, á fin de que los artículos, cuya introduccion se concede libre de derechos, mientras dure la construccion del camino, sean solo los absolutamente indispensables para este objeto, conforme á lo dispuesto en el artículo octavo.

23. Queda entendida la obligacion de la empresa de someterse á las leyes y reglamentos generales que se dicten sobre la materia.

Comuníquese, regístrese, publíquese y pase al Ministerio de Hacienda, á fin de que ordene que la Tesoreria Geneaal mande extender la respectiva escritura, prévia aceptacion, por el proponente, de las condiciones que contiene esta resolucion que servirá de minuta á dicha escritura. —Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

(Per. N 10 t. 53.)

COMISION para el Ferrocarril de Jauja.

Lima, Agosto 22 de 1867.

Debiendo procederse á la conclusion de los estudios del ferrocarril de Lima á Jauja, de conformidad con lo dispuesto por la resolucion legislativa de 30 de Marzo último;

SE RESUELVE:

Que con el fin indicado se nombre una comision de ingenieros, nombrándose desde luego jefe de ella al ingeniero de estado de 1ª clase D. Mariano Alleon, el mismo que queda encargado de proponer al Gobierno los demas miembros, que deben componer dicha comision, de formar el presupues-

FERROCARRIL de Lima á la Magdalena.

Excmo. Señor.

Pedro Telmo Larrañaga ante V. E. con el mas profundo respeto me presento y digo: Que estimulado por la buena acogida que han merecido del Gobierno de V. E. todas las empresas útiles que se le han presentado, me permito distraer sus altas atenciones, solicitando el apoyo de V. E. para establecer y explotar un ferrocarril, por locomotoras, que una la capital con los pueblos de la Magdalena y Bellavista.

No me detendré á demostrar las ventajas de esta obra, porque ellas no pueden ocultarse al elevado criterio del Supremo Gobierno; limitándome por lo tanto, á proponer á V. E. las bases bajo las cuales podria acometerla, salvo el mejor acuerdo de V. E.

1ª El Gobierno Supremo concede á la empresa que represento, privilegio exclusivo, por doce años, para la construccion y explotacion de un ferrocarril, para locomotoras, entre Lima, la Magdalena y Bellavista; y terminado ese plazo, cualquier otro empresario podrá hacer un camino igual, sin que se menoscabe la propiedad que conservare sobre el que me propongo construir, por el tiempo estipulado en la cláusula 3ª;

2ª El camino será, por ahora, de una sola via, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho

para colocar otra, cuando la empresa lo juzgue conveniente, y el privilegio comenzará á contarse desde el dia en que esté terminado y abra el tráfico;

3ª La empresa gozará de la propiedad del camino por el término de setenta y cinco años contados desde la misma fecha en que comienza el privilegio, pasando al vencimiento de este plazo á ser propiedad nacional, con todo su materiral en estado de servicio;

4ª Durante el tiempo del privilegio no se permitirá establecer otro ferrocarril entre los pueblos de Lima, Magdalena y Bellavista, ni ramales en los contornos de los dos últimos;

5ª El Gobierno cederá gratuitamente á la empresa los terrenos del Estado que sea preciso ocupar para la construccion del ferrocarril, para el tránsito de los trenes, para las estaciones, oficinas, almacenes y demas dependencias, y dará al mismo tiempo la correspondiente autorizacion

eleve á escritura pública este contrato; y quedará concluido y expedito para el servicio público el año despues de comenzado, salvo los casos de guerra exterior ó interior;

7ª Luego que los ingenieros de la empresa levanten los planos del camino, se presentarán al Gobierno para que facilite la venta de los terrenos de particulares en los términos que las leyes señalan para obras de utilidad pública, obligándolos á verificarlo con la brevedad que requiere la obra; no siendo la empresa responsable, en ningun caso, por el retardo que la demora en entrar en posesion de esos terrenos pueda ocasionar en la prosecucion de la obra;

8ª Si llegase el caso de que la empresa por incidentes imprevistos ú otros de los mencionados en esta propuesta, necesitase de próroga para terminar sus trabajos, el Supremo Gobierno la concederá en vista del estado de progreso en que se halle la obra;

9ª La empresa se compromete á que las tarifas de pasajeros, carga ó equipajes no excedan de los precios siguientes:

Por pasajes de primera clase veinte centavos de sol.....	20 cts.
Por idem de segunda clase, diez centavos de sol	10 cts.
Por tonelada de medida [40 piés cúbicos] ciento veinte centavos de sol.....	120 cts.
Por tonelada de peso [20 quintales] ciento sesenta centavos de sol	160 cts.

Pudiendo ser reducidos estos precios cuando la empresa lo estime conveniente.

10ª Las balijas del correo, sus conductores y la fuerza en servicio activo, serán conducidos gratuitamente: la carga del Gobierno y sus empleados gozarán de una rebaja de cincuenta por ciento;

11ª Los útiles necesarios para construir, reparar, conservar y explotar el camino se introducirán libres de derechos de importacion, y tanto estos como los almacenes, edificios &a. de la empresa, quedarán exentos de toda contribucion fiscal ó municipal, de las que actualmente se hallan establecidas, ó que en adelante se establezcan por todo el tiempo de la concesion;

Gozarán de igual excencion los víveres que se introduzcan del extranjero para el consumo de los trabajadores y empleados por el tiempo que se emplee en la construccion del ferrocarril;

No se exige á la empresa ninguna contribucion

"compañia anónima" con el carácter permanente de nacional, y bajo la denominacion de compañia del ferrocarril de Lima, la Magdalena y Bellavista." Esta compañia emitirá acciones al portador que serán por este motivo libremente trasferibles y negociables, y gozará de todas las franquicias y concesiones que corresponden ne la actualidad ó que en adelante se otorguen ó las asociaciones de esta clase.

Con estas condiciones, que son indispensables para llevar adelante la obra proyectada, me propongo realizarla, mediante la proteccion de V. E. Y para ello:

A V. E. pido que teniéndome por presentado se digne concederme el privilegio que solicito en los términos indicados.

Lima, 13 de Agosto de 1867.

P. T. LARRAÑAGA.

Lima, Agosto 13 *de* 1867.

Informe el señor Fiscal General.

SAAVEDRA.

Excmo. Señor.

El Fiscal General dice: que puede V. E. servirse mandar que informe la Junta Central de Ingenieros.

Lima á 19 de Agosto de 1867.

URETA.

Informe la Seccion de Obras Públicas.

LÍSSON.

Excmo. Señor.

D. Pedro Telmo Larrañaga solicita que se le conceda privilegio exclusivo por doce años para construir y explotar de su cuenta, riesgo y provecho, un ferrocarril de mocion á vapor entre esta capital y los pueblos de la Magdalena y Bellavista, con la facultad de extender la misma línea, hasta el puerto del Callao, tan luego como termine el privilegio de que está en posesion la actual empresa del ferrocarril del Callao y Chorrillos. Ofrece que á los setenta y cinco años de terminada la obra del camino, pasará este con todos sus accesorios á ser de la exclusiva propiedad del Estado y que el máximun de la tarifa de trasportes será la mitad de la que actualmente tiene establecida la referida empresa, para el ferrocarril de Lima al Callao. — Finalmente, sin

Fiscal, antes de tomar en cuenta esta propuesta; mas el Señor Fiscal General, sin abrir dictámen, se ha servido devolver el expediente de la materia, opinando por que se pida informe á la Junta Central de Ingenieros.—Con tal motivo, y á fin de que se fije, de una vez por todas, la sustaciacion que corresponde á los expedientes de la naturaleza del presente, la Seccion de mi cargo pasa á hacer las observaciones siguientes:

Aunque el artículo 27 del Reglamento de Ingenieros, señala como la 9ª de las atribuciones de la Junta Central de los mismos—"informar sobre las propuestas que se hagan al Gobierno, para la construccion de Obras Públicas por empresas particulares, esto no importa que dicha junta deba informar, precisamente, sobre todas las propuestas que tengan tal objeto, sino solo sobre las que el Gobierno crea oportuno someter á su exámen; y que por su naturaleza necesiten el concurso de los conocimientos especiales, en los ramos de ingeniatura á que corresponda el asunto. Siempre que á las propuestas se acompañe, por ser así necesario, las proyecciones, planos, perfiles &a. de la obra que se trate de construir, y sea preciso averiguar si en esas piezas gráficas se han consultado ó no todas las condiciones de solidez, seguridad, economia y perfeccion, lo cual tiene lugar, principalmente, cuando las obras que se propone realizar son de cuenta y provecho del Estado; es muy natural y conveniente pedir informe á la Junta Central de Ingenieros, la que, en tal caso, debe concretarse á ilustrar la parte técnica ó profesional, de-

jando la legal ó administrativa, para que sea estudiada por el Ministerio Fiscal, ó por la Seccion respectiva.—Pero la propuesta del señor Larrañaga, no se halla en ese caso y queda reducida á examinar: 1º Si el Gobierno, procediendo dentro de la órbita de sus atribuciones y derechos, puede ó no otorgar la concesion que se solicita. 2º Si el otorgarla es ó no conveniente á los intereses del pais; y 3º Si las bases del contrato que se propone, son ó no equitativas y ventajosas para el Estado; y esos tres puntos serán, precisamente, de los que se ocupe la Seccion de Obras Públicas, al evacuar el informe que V. E. se ha servido pedirle.

Reconocida la importancia y la poderosa influencia que las vias de comunicacion en general, y muy principalmente las vias férreas, ejercen y están llamadas á ejercer en el desarrollo de todas las industrias y progreso material del pais;

Basta tener en consideracion que dicha linea está llamada á establecer la concurrencia para el tráfico entre los puntos que se trata de comunicar, y á disminuir, hasta cierto punto, el monopolio de que, con sobrada tirantez y grave daño de los intereses del público, está en posesion la actual empresa de ferrocarriles de esta capital: que mientras mas se multipliquen las vias de comunicacion, mayor será el provecho en favor de los intereses generales: y finalmente, que en el dia se mide el grado de civilizacion y progreso de cada pais, por el número de millas de caminos de fierro que cuenta en su territorio.

Examinando ahora, en sí misma, la propuesta del señor Larrañaga, esta seccion cree equitativas las condiciones que contiene, como bases del contrato, que se proyecta celebrar; y con relacion á las diversas contratas que se han celebrado para las construcciones de otros ferrocarriles, la encuentra mas ventajosa para el Estado que todas ellas.—En efecto, Excmo. Señor, comparándola con la contrata que en 4 de Diciembre de 1848, se celebró con D. Pedro Gonzalez Candamo, y D. Vicente Oyague y hermano, para la construccion del ferrocarril entre esta ciudad y la del Callao.

Resulta:

1º Que por los artículos 1º y 2º de la contrata de Candamo y Cª se concedió privilegio exclusivo por veinticinco años, y propiedad por noventa y nueve, debiendo pasar despues de este

término, el camino y sus accesorios, *en el estado en que entonces se encuentren*, á ser propiedad nacional; por manera que, si despues de un siglo de servicio, como es natural, queda destruido el camino y sus accesorios, la cesion vendrá á ser ilusoria: y el Gobierno y la nacion quedarán candorosamente burlados. En la propuesta del señor Larrañaga se pide solo privilegio por doce años y propiedad por setenta y cinco; y á fin de que no resulte, con relacion á esta, la burla á que aquella puede dar lugar, conviene adicionarla expresando que terminado el plazo de la propiedad, el camino pasará á ser bien nacional, no en el estado en que se encuentre, sino precisamente, en el de explotacion y perfectas condiciones de servicio.

2º Por el artículo 4º de la contrata de Candamo y Cª el Gobierno se obligó, ademas de las concesiones otorgadas por el artículo 3º relativas

dos reales para los de segunda.—El señor Larrañaga, sin embargo de ser mayor el número de millas que mide la linea que propone construir, fija como máximun en la tarifa de pasajes, veinte centavos para el de primera y diez para el de segunda clase, esto es, la mitad del precio fijado en la contrata de aquel, y que actualmente pagan los transeuntes.

4º Respecto á la tarifa de trasportes, la diferencia entre la propuesta de Larrañaga y la contrata de Candamo y Cª, es no solo del simple al duplo, sino del simple al triple, pues tomando por punto de partida el precio de conduccion de una tonelada de medida, en la propuesta de aquel se fija como máximun ciento veinte centavos de sol, y en la contrata de este se estableció el precio de cuatro pesos cuatro reales ó sea trescientos sesenta centavos de sol.

5º Por los artículos 14 y 15 de la contrata de Candamo y Cª el Gobierno se obligó á prestar á la empresa, la mas amplia proteccion y el auxilio de la fuerza pública, quedando responsable á la indemnizacion por los perjuicios que sufriere la empresa por falta de auxilios; y á proporcionar á la misma, doscientos ó trescientos presidiarios para ocuparlos en los trabajos del camino.—Ninguna de estas onerosísimas condiciones se encuentra en la propuesta del señor Larrañaga.

6º Por los artículos 16 y 17 de la contrata de Candamo y Cª se estipuló que los materiales, carruajes, máquinas, combustibles y en general todos los útiles necesarios para la construccion, mejora, aumento, conservacion y uso del ferro-

carril, y el dinero que se enviase para la compra de ellos, serian libres de derechos á su importacion y exportacion *durante el tiempo de la propiedad*; es decir, durante un siglo: y que, así mismo, el camino, los edificios que le pertenezcan, y el capital y rentas de la compañia estarian excentos de toda contribucion ordinaria y extraordinaria. En la propuesta de Larrañaga se solicita estas exenciones y franquicias, por solo el tiempo del privilegio, esto es, por doce años. Parece inconcebible, Exmo. Señor, que al celebrarse aquella contrata, pudiesen olvidarse los intereses del Estado hasta el punto de socavar por su base los caudales públicos y la soberania nacional, pues no importa otra cosa las concesiones hechas á Candamo y C.ª, en los referidos artículos 16 y 17; y por esta misma razon la seccion de Obras Públicas opina que en ningun caso deben hacerse tales concesiones, aunque sea

Larrañaga, una cláusula que, ni remotamente, se asemeje á esta.

Si tal es el resultado que arroja la comparacion de la propuesta del señor Larrañaga, con la contrata celebrada para el establecimiento del ferrocarril del Callao, al comparársele con la que se aprobó por suprema resolucion de 22 de Noviembre de 1856 para la construccion del ferrocarril de Chorrillos, se hacen aun mucho mas remarcables las ventajas que aquella propuesta ofrece á los intereses del pais, las muy exageradas concesiones que se otorgaron á la actual empresa del ferrocarril de Lima, y las poquísimas que esta proporciona, en compensacion, al Estado y al público.

Efectivamente, Excmo. Señor, en la contrata del ferrocarril de Chorrillos, que está calcada, por decirlo así, en la del Callao, no se determina siquiera que algun dia pueda la nacion reasumir la propiedad de la linea y se concede un monstruoso privilegio, por veinte años, durante los cuales ni el Estado, ni persona ó compañia alguna, podrá construir otro camino de fierro ó de cualquiera clase que sea, para conducir carga y pasajeros; ó poner en comunicacion esta capital con la villa de Chorrillos y los puntos intermedios.

Comparándola ahora, con las diversas contratas que se han celebrado para la construccion de los ferrocarriles de Arica á Tacna, de Iquique á la Noria, de Pisco á Ica y de Megia á Arequipa, la propuesta del señor Larrañaga se encuentra

mejorada, ademas de algunas condiciones especiales, en las siguientes:

1º En todas aquellas se grava los caudales públicos con la garantia del interes del 7 p% sobre los capitales que se inviertan en las obras; y en esta no se solicita garantia.

2º Que en dichas contratas se concede privilegio exclusivo por veinticinco años y propiedad por noventa y nueve, y en la enunciada propuesta, como se ha expuesto ya, solo se solicita el privilegio por doce años y la propiedad por setenta y cinco; y

3º En que la tarifa de trasportes y fletes de carga es relativamente mucho menor.

Por último, al compararla con las contratas celebradas últimamente para la construccion de los ferrocarriles de Eten á Chiclayo, de Pimentel á la misma ciudad, y de Lima á Huacho y Huaura; la propuesta de señor Larrañaga está

dicado en la observacion 3ª de este informe, debe expresarse de una manera clara y terminante, que á los setenta y cinco años de concluida la obra del camino, pasará este, con todas sus oficinas, estaciones y material rodante, á ser exclusivamente propiedad nacional, no en el estado en que entonces se encuentre, sino en estado de explotacion y perfectas condiciones de servicio.

Debe exigirse á la empresa que representa Larrañaga, que otorgue una fianza á satisfaccion de la Tesorería General para responder con ella del cumplimiento de todas y cada una de las condiciones del contrato, y para el pago de una multa, que tambien debe imponérsele, en el caso de trasgresion ó falta de cumplimiento; sin perjuicio de que, si no cumpliese con principiar y concluir los trabajos dentro de los plazos estipulados, ó si los suspendiese por mas de seis meses continuos, quede *ipso facto* insubsistente el contrato, y cancelada la respectiva escritura; estipulando al mismo tiempo, que la efectividad de la referida multa, se hará por la via de apremio y pago.

Del artículo 11, relativo á la excepcion de todo género de constribuciones, seria conveniente suspenderlo, pues al despachar otro informe que V. E. se sirvió pedirle, ha manifestado esta seccion, que considera tal exigencia, hasta cierto punto detentatoria de la soberanía nacional; por cuanto está en las atribuciones del Poder Legislativo establecer contribuciones industriales, entre las cuales se encuentran las patentes que, con sobrada razon, deben pagar las empresas de ferrocarriles; y por otra parte, no hay razon plausible que

justifique el que los fundos urbanos y el movimiento de los capitales de dichas empresas queden exentos de las contribuciones que se hallan establecidas, ó que la nacion pueda establecer en adelante en ejercicio de su soberania.

A fin de evitar ulteriores dificultades, en el artículo 9º debe expresarse terminantemente, que la tarifa de pasaje y trasporte regirá en toda la extension de la linea ó parte de ella, por manera que los mismos veinte centavos por pasajes de 1ª clase, y diez centavos por pasajes de segunda, se pagarán desde Lima á la Magdalena, lo mismo que desde esta á Bellavista, y desde ese pueblo á esta capital.

Conviene tambien declarar que la empresa representada por Larrañaga tiene el carácter permanente de nacional, el cual no podrá cambiarse jamas. Que no podrá igualmente trasferirla, por ningun título, sin el prévio conocimiento y con-

reconocimiento, siempre que lo crea conveniente y obligada la empresa á reparar todos los daños y defectos que el Gobierno le hiciese notar.

Finalmente, seria oportuno tambien estipular el libre tránsito de los empleados nacionales, obligándose la empresa á dar al Gobierno, con tal objeto, un número determinado de boletos permanentes é intrasferibles, cuyo número pueda ser alterado anualmente, conforme lo demanden las exigencias del servicio público, y en virtud de acuerdos que se celebren cada año entre el Gobierno y la referida empresa.

Con estas modificaciones, la seccion de Obras Públicas opina porque V. E. se sirva aceptar la mencionada propuesta del señor Larrañaga, salvo en todo caso, el mejor acuerdo de V. E.

Seccion de Obras Públicas.—Lima, Agosto 28 de 1867.

Excmo. Señor.

P. A. del J.

M. Amat y Leon.

Lima, Agosto 28 de 1867.

Vuelva al Señor Fiscal General.—Saavedra.

Excmo. Señor.

D. Pedro Telmo Larrañaga solicita permiso para establecer y explotar de su cuenta y riesgo

y sin garantia de interes, un ferrocarril por locomotoras, que una esta capital con los pueblos de la Magdalena y Vellavista, haciendo extensiva la linea hasta el Callao, tan luego como se cumpla el privilegio de la empresa que se halla en posesion de esta via, con privilegio por doce años y con derecho de propiedad por setenta y cinco, pasando despues á favor del Estado, y todo bajo las bases que propone.

Autorizado el Supremo Gobierno, por la ley de 8 de Noviembre de 1864 para promover empresas de ferrocarriles hasta con la garantia del siete por ciento, nada puede embarazarlo, segun esto, á facilitar las que se le propongan sin aquel gravámen, consultando únicamente la seguridad de las lineas y que el público reciba ventajas positivas en el tráfico de esas nuevas vias, que por lo visto se encuentran en las propuestas del señor Larrañaga; y que por tal motivo, me-

[redacted]

pues de firmada la escritura, ó si despues de comenzada no continuase asimismo en otros seis meses, caducará el contrato, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor, bastando únicamente la declaratoria del Gobierno para que tenga efecto la caducidad.

El Gobierno no puede autorizar ni facilitar la expropiacion de los terrenos de dominio privado, porque esto es de la incumbencia del Poder Judicial, quien debe ordenarla, atendida la utilidad que el público ha de reportar, y con este motivo debe suprimirse la base 7ª

La próroga de que habla la base 8ª es accequible á juicio del Gobierno; pero si despues de vencida, se advirtiesen dificultades en la terminacion de la obra, el Gobierno podrá declarar fenecido el contrato.

Los útiles para la construccion de la obra quedarán exentos de pagar derecho fiscales ó municipales solo por el tiempo del privilegio, quedando así modificada la primera parte de la base 11ª

Con estas pequeñas modificaciones puede V. E. á juicio del Ministerio Fiscal conceder permiso al ocurrente para establecer el ferrocarril que propone, puesto que con él no se dañan ó perjudican los intereses de las actuales lineas del Callao y Chorrillos, y puesto que las ventajas que ofrece al público son evidentes, salvo mejor acuerdo.

Lima, Agosto 29 de 1867. — CHACALTANA.

CONTRATO del ferrocarril de Lima á la Magdalena.

Lima, Setiembre 16 *de* 1867.

Visto este expediente, y oido el dictámen de la Seccion de Obras Públicas y del Ministerio Fiscal, y teniendo en consideracion, que aunque son equitativas las condiciones de la propuesta hecha por D. Pedro Telmo Larrañaga, para la construccion de un ferrocarril, de mocion á vapor, entre esta capital y el pueblo de Bellavista, pasando por el de la Magdalena, el Gobierno debe cuidar de que el público no solo sea bien servido, sino tambien con la economia posible, máxime siendo de tan grande importancia la nueva via ferrea que el expresado propone establecer;

[redacted]

que las remitirá á la indicada Tesorería, para que el dia que se venza el plazo señalado, se abran ante la junta de Almonedas, la que declarará la preferencia entre las presentadas.

Dichas propuestas se harán bajo las bases siguientes:

1ª El Gobierno del Perú concede al empresario derecho de construir y explotar una via férrea de mocion á vapor entre Lima y los pueblos de la Magdalena y Bellavista, la que será propiedad de dicho empresario por el término de setenta y cinco años, los que empezarán á contarse desde el dia en que se abra el camino al tráfico público.

2ª Durante este término, el Gobierno concede al empresario privilegio exclusivo por doce años, para la explotacion de esa via, y en consecuencia no permitirá se construya una linea igual entre los puntos designados en el artículo anterior. Vencidos los doce años del privilegio, es libre la construccion de otras lineas.

3ª El privilegio no impide que la linea del empresario sea atravesada por otras que vengan de otros puntos.

4ª Vencidos los setenta y cinco años, el camino con todo su material rodante, estaciones, útiles y cuanto constituya su servicio, pasará á ser propiedad de la Nacion, debiendo el empresario pntregarlo en estado de uso perfecto, para lo que el Gobierno tendrá el derecho de inspeccionarlo, euando lo tenga por conveniente, y hacerlo comconer á costa de la empresa, aparte del que tiepe naturalmente á fin de cuidar de la seguridad nública.

5ª El camino será de una sola via, teniendo el empresario derecho para establecer otra mas, si lo estimase conveniente, y en esta proporcion será el terreno que le conceda el Gobierno, del dominio público, y el que se expropie de los particulares en caso necesario.

6ª El Gobierno cede gratis al empresario los terrenos de la nacion que este necesite para la construccion del camino, estaciones, almacenes, oficinas y demas dependencias. Si la linea tuviese que atravesar terrenos de dominio privado, el empresario se arreglará con los propietarios, y si no fuese posible el arreglo, se procederá á la expropiacion, conforme á las leyes, prestándole el Gobierno para ello su ayuda y proteccion como obra de utilidad pública.

7ª El camino empezará á construirse dentro del término de diez y ocho meses, contados desde el dia en que se celebre la escritura pública

una próroga de tiempo por accidentes imprevistos queda á facultad del Gobierno concederla ó no; pero en ningun caso podrá ser mayor de tres meses.

10ª El empresario no podrá cobrar por pasajeros y carga, sino conforme á la siguiente tarifa:

Por pasajeros de 1ª clase de Lima á Bellavista y al contrario ..... 20 ct. de sol

Por pasajeros de 2ª clase entre los mismos puntos ..... 10 id. de id.

Si los pasajeros no hacen el viaje entre los puntos indicados, sino de ellos al punto intermedio de la Magdalena ó al contrario, el pasaje será proporcional con arreglo á las millas que recorra.

Por toneladas de medida, de Lima á Bellavista y al contrario (40 piés cúbicos.).. 120 cts. de sol

Por toneladas de peso entre los mismos puntos (20 quintales.) ..... 160 id. de id.

Si la carga no fuese trasportaad entre los puntos indicados, sino de estos al intermedio de la Magdalena ó al contrario, la tarifa será proporcional al número de millas que recorra.

11ª Esta tarifa será revisada cada cuatro años, durante el término del privilegio, y será alterada por el Gobierno de acuerdo con el empresario, si fuese conveniente para la economia y el servicio público.

12ª Las balijas de correos y sus conductores y la fuerza pública del carácter que sea, con sus vivanderas, equipajes y material de guerra, y toda

carga del Gobierno de la especie que sea, serán conducidas gratis en los trenes públicos de la Empresa. Tambien lo serán los empleados del Gobierno, mediante una convencion que se celebre con la Empresa para designar quiénes sean estos empleados que tengan pasajes gratis.

13ª Los útiles necesarios para la construccion del ferrocarril, así como el material rodante que necesite para instaurarse, estarán libres de derechos de Aduanas; pero una vez instaurado, no gozarán de esta exencion.

14ª Gozarán de igual exencion los víveres que se introduzcan del extranjero para el consumo de los trabajadores y empleados de la Empresa durante el tiempo de la construccion del camino, calculándose estos víveres por una racion de armada para cada trabajador ó empleado.

15ª El Gobierno se reserva el derecho de fiscalizar, de la manera que estime conveniente, la

rio forme una Compañia anónima, podrá hacerlo bajo la denominacion de "Compañia de Ferro-carriles de Lima, Magdalena y Bellavista."

19ª La Empresa ó la Compañia que se forme tendrá siempre el carácter de nacional y cualquiera divergencia que se suscite entre ella y el Gobierno, será arreglada y fallada con arreglo á las leyes de la República, renunciando á toda accion é ingerencia diplomática.

20ª La Empresa ó la Compañia una vez formada no podrá trasferir sus derechos, sino con el consentimiento expreso del Gobierno.

21ª Si la Empresa ó Compañia no cumpliese con terminar el ferrocarril en los plazos estipulados, sufrirá una multa de treinta mil soles (30,000 S.) Al efecto otorgará la fianza respectiva por esta cantidad, sometiéndose los fiadores á ser ejecutados por la via de apremio y pago.

22ª Cada una de las bases presentes se estimarán condiciones resolutorias del contrato; y en el caso que se falte á cualquiera de ellas por la Empresa ó la Compañia, el Gobierno podrá declarar roto el contrato, bastando para ello la declaracion que haga, si lo tiene por conveniente, aparte de imponerle una multa de cuatro mil soles [4,000 S.] por la que responderán tambien los fiadores, sujetándose á la via ejecutiva expresada.

23ª Siendo Don Pedro Telmo Larrañaga autor del proyecto del ferrocarril en cuestion, se le concede el derecho de subrogarse en la propuesta que sea aceptada por el Gobierno. Si usase de este derecho, admitirá como socio en la em-

presa del ferrocarril al autor de la propuesta, en un quince por ciento del capital que demande la construccion y explotacion del camino. Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SAAVEDRA.

(Por. N. 18 t. 53)

PRELACION de Privilegio.

Excmo Señor:

Por resolucion suprema de 3 de Julio último, tuvo V. E. á bien aceptar la propuesta de D. Juan Cossio, para establecer un ferrocarril entre

3ª Que si la empresa de Cossio encontrase, en cualquier tiempo, conveniente hacer nuevas ramificaciones ó prolongarlas hasta donde fuere posible, queda autorizado para verificarlo, bajo las mismas condiciones expresadas en la resolucion suprema, exceptuándose tan solo las que se refieren al privilegio exclusivo y á los plazos fijados para principiar y concluir los trabajos (cláusula 11ª)

En la misma fecha y por otra resolucion suprema, aceptaba tambien V. E. la propuesta del Doctor Don José Antonio Garcia y Garcia, para construir un ferrocarril que pusiera en comunicacion el puerto de Eten con el pueblo de Monsefú y las ciudades de Chiclayo y Lambayeque. Una de las principales condiciones de la concesion era: que el privilegio de veinte y cinco años solicitado por el empresario, se limitaba á la línea de Eten al pueblo de Monsefú, hasta tocar en la ciudad de Chiclayo, sin perjuicio de que pudieran pasar otras lineas por dicha ciudad, y sin perjuicio tambien de que el proponente pudiera construir, sin privilegio alguno, cualesquiera otras ramificaciones en concurrencia de las que existan ó pueden existir en esa provincia (cláusula 3ª) Esta condicion habia sido indicada expresamente por el Ministerio Fiscal, junto con otras modificaciones, que V. E. tuvo á bien aceptar, "por ser indispensables," como dice la parte considerativa de la resolucion suprema, "para asegurar los intereses del Estado y los del público, dejando abierta la concurrencia de otras empresas del mismo género, que puedan establecerse en las

provincias de Chiclayo, Lambayeque y Pacasmayo." La concesion estaba ademas en consonancia con la propuesta, en la que se pedia permiso y autorizacion para construir un ferrocarril entre los puntos determinadamente señalados de Eten, Monsefú, Chiclayo y Lambayeque; y aunque se agregaba que se concediese tambien á la empresa la facultad de hacer ramificaciones á los lugares que juzgase convenientes á cinco leguas de distancia de la linea, bien se comprende que esa segunda parte de la solicitud no era ni podia ser la esencial, ni era reputada como condicion indispensable para la concesion, de manera que, sin ella, no pudiese emprenderse la obra del ferrocarril de Eten á Chiclayo.

Sin embargo el Doctor Garcia y Garcia no aceptó la cláusula 3ª de la resolucion suprema y reclamó de ella en su escrito de 6 de Agosto último exponiendo que si la empresa representa-

de esta última ciudad á Lambayeque, ya porque se concedia aun mas de lo que se pedia, ya por existir otra propuesta anterior, que se resolvia al mismo tiempo, en la cual se ofrecia hacer el ferrocarril de Chiclayo á Lambayeque sin privilegio de ninguna clase. Si la concesion de privilegio era indispensable para llevar el camino hasta Lambayeque, debió expresarse así en la propuesta; pero no sucede eso, desde que en la resolucion posterior de 19 de Agosto último se exceptua nominalmente ese trayecto y el empresario está conforme con esa resolucion.

El pueblo de Ferreñafe no está designado en la propuesta, ya en esta se indicaba, como extremidad de la linea, la ciudad de Lambayeque, y V. E. no podia determinar un punto del que no se hacia mencion alguna por el proponente. El nombre de Ferreñafe solo aparece en la solicitud de 6 de Agosto y entonces únicamente se adujo que la explotacion de la linea se haria ilusoria si el privilegio no se extendia á su prolongacion hasta Ferreñafe. Pero el privilegio no fué solicitado expresamente en la propuesta, ni aun tratándose de la linea de Eten á Lambayeque, y solo se habló de él por incidencia, al pedir autorizacion para hacer ramificaciones á lugares dentro de cinco leguas de la linea, autorizacion que ha sido concedida en esa misma cláusula 5ª de que reclamó el Dr. Garcia y Garcia.

Apesar de esto, V. E. acogió la reclamacion del empresario y en la resolucion de 19 de Agosto, declaró que el privilegio comprendia el trayecto entre Eten, Monsefú y Chiclayo, y el de

Lambayeque á Ferreñafe, quedando libre el intermedio de Chiclayo á Lambayeque.

El empresario de la linea de Pimentel á Chiclayo ha reclamado á su turno de esta segunda resolucion, apoyándose en el tenor literal de la cláusula 3ª de la resolucion de 3 de Julio en la propuesta del Dr. Garcia y Garcia, y en el de la cláusula 11ª de la resolucion de la misma fecha en la propuesta para el ferrocarril de Pimentel á Chiclayo.

Las consideraciones expuestas anteriormente manifiestan de un modo palpable que el punto de Ferreñafe no fué designado en la propuesta del Dr. Garcia y Garcia como extremo de la linea que se proponia construir, y desde que tanto á él como á Cossio se les dejaba en libertad para prolongar sus respectivas lineas, desde Chiclayo á Lambayeque; desde que la mente del Supremo Gobierno, expresada en la parte

[redacted]

animado el Supremo Gobierno, al proponerse dejar abierta la concurrencia en esas tres provincias importantes del Norte de la República; concurrencia que se desarrollará sin duda alguna con el establecimiento de las dos lineas principales, aun cuando sean privilegiadas.

No es cierto que el privilegio otorgado al Dr. Garcia y Garcia, caso de no comprenderse en él al pueblo de Ferreñafe, hubiese de quedar falseado, por la posibilidad de establecer una linea directa entre los lugares designados en la concesion en competencia con la que pasare por Monsefú, Chiclayo y Lambayeque. Ese argumento no tiene gran fuerza, si se considera:

1º Que las producciones de Ferreñafe no serian suficientes para costear los gastos de construccion y explotacion de un ferrocarril desde ese punto hasta Eten, ni aun hasta Pimentel, dejando á un lado las importantísimas ciudades de Lambayeque y Chiclayo.

2º Que suponiendo un aumento considerable en el tráfico entre Ferreñafe y la costa, ni el privilegio concedido al Dr. Garcia y Garcia, ni el otorgado á Cossio obstarian para que se construyese un ferrocarril directo entre Ferreñafe y la orilla del mar, pues así como á un individuo no se le puede obligar á que vaya por una calle y no por otra, así tampoco podria obligarse á un pueblo á que haga su comercio por puntos determinados, si tiene ó puede proporcionarse otros mas cómodos ó que disten menos del mercado donde expende sus producciones.

3º Que en virtud de estas mismas considera-

ciones, no habria ninguna razon legal para impedir que se estableciera un ferrocarril entre Lambayeque y la costa directamente, aunque fuera á terminar en cualquiera de los puertos de Pimentel ó Eten.

4º Que lo mismo sucederia aun respecto de la comunicacion de Chiclayo con un punto cualquiera de la costa, que no fuese Eten ó Pimentel.

5º Que siendo privilegiada la via de Ferreñafe á Lambayeque y no siéndolo la de Lambayeque á Chiclayo, tampoco habria ninguna razon legal para impedir la construccion de un camino de fierro de Ferreñafe á Chiclayo, con la única condicion de no tocar en Lambayeque.

Con la autorizacion concedida á ambas empresas de prolongar las lineas ó hacer remificaciones á los puntos que crean convenientes, es claro que ambas podian correr la linea de Lambayeque á

ferrocarril entre Lambayeque y Ferreñafe, con privilegio, haya tenido á bien concederlo y lo ratifique, si lo estima útil y conveniente á los intereses de esas provincias, aunque no sea ese el parecer de este Ministerio; pero en el terreno extrictamente legal, es incuestionable que el Gobierno tiene derecho para hacer esa concesion, pues aunque la otra empresa sufra, como se ha dicho, indirectamente, el menoscabo recae sobre un derecho meramente facultativo y el Gobierno no ha contraido con ninguna de las empresas el compromiso de no conceder privilegios para la plantificacion de ciertas y determinadas lineas, que no esten expresamente incluidas en en las concesiones otorgadas, ni era dable contraerlo, desde que no es ni puede ser cierto que tales ó cuales ramificaciones, que las empresas están facultadas para hacer, se harán precisamente. Una vez hechas, habria derecho perfecto para oponerse á la concesion de un privilegio en favor de un tercero.

Acaso podrian conciliarse los intereses recíprocos de las dos empresas, adoptando un término medio, que el fiscal se atreve á proponer á V. E., y es que se conceda el privilegio al primero que, en un término dado, plantifique la linea entre Ferreñafe y Lambayeque, y que si los dos empresarios la realizan simultáneamente el privilegio corra para ambos, sin que sea permitido establecer una tercera linea, como pudiere establecerse entre Lambayeque y Chiclayo. En todo caso, V. E. teniendo en cuenta los intereses de esas provincias, los propósitos que lo

animan y que estan revelados en una de las resoluciones supremas de 3 de Julio último, y al propio tiempo las facultades de que legalmente se halla investido el Supremo Gobierno para hacer concesiones de vias férreas, aun con la garantia nacional; resolverá lo que en su ilustracion y rectitud estime mas justo y conveniente. — Lima, Setiembre 11 de 1867.

Otrosí dice el fiscal que en la primitiva propuesta de 7 de Febrero de 1866, Cossio se habia limitado á pedir permiso para la construccion del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo, con ramificacion á Lambayeque; mas en la solicitud de 27 de Junio del presente año pidió, como compensacion de las modificaciones indicadas por el Ministerio Fiscal, privilegio por 25 años, para que durante ellos nadie pudiese construir otro ferrocarril, desde Pimentel á Chiclayo. En la cláusula 1ª de la resolucion suprema de 3 de

se concedia tambien permiso para establecer ramificaciones en otra linea privilegiada de Eten á Chiclayo, y una de esas ramificaciones podia conducir de Chiclayo á Lambayeque. Como los empresarios de la de Pimentel á Chiclayo pudieran alguna vez prevalerse del tenor literal de la cláusula 2ª mencionada, para negar á cualquiera otra empresa el derecho de construir lineas férreas entre Chiclayo y Lambayeque, conviene que V. E. se sirva aclarar dicha cláusula 2ª expresando que la prohibicion para construir nuevas lineas férreas solo se limita á los puntos de Pimentel y Chiclayo. — *Ut supra.*

PACHECO.

(Per. N. 22 t. 53.)

DECRETO sobre prelacion.

Lima, Setiembre 9 de 1867.

Vista la solicitud en que D. Juan Cossio, empresario del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo y Lambayeque, pide que el Gobierno reconsidere la suprema resolucion de 19 de Agosto del presente año, por la que se declaró que el privilegio concedido al Dr. D. José Antonio Garcia y

Garcia para la construccion de un ferrocarr. entre el puerto de Eten y los pueblos de Monsefú, Chiclayo, Lambayeque y Ferreñafe, comprendia toda esa linea, exceptuando solamente la extension comprendida entre las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, y teniendo en consideracion:

1° Que si bien el Gobierno concedió en 3 de Julio del presente año á D. Juan Cossio, privilegio para construir un ferrocarril del pueblo de Pimentel á la ciudad de Chiclayo y permiso para prolongar esa linea sin privilegio hasta tocar en la ciudad de Lambayeque, pudiendo ademas extender ramificaciones á cualesquiera otros puntos vecinos, no se desnudó por esta concesion del derecho de conceder privilegios para otras lineas férreas que se construyesen de Lambayeque á otros puntos.

2º Que el hecho de haberse concedido á al

sin él; puesto que, para que el derecho de Cossio fuera real y efectivo, sèria preciso que hubiese hecho uso del permiso se le habia concedido, es decir, que hubiese construido ya la linea hasta Ferreñafe.

4º Que el Gobierno al aceptar la propuesta de D. Juan Cossio no contrajo ni tácita ni expresamente, el compromiso de no conceder privilegios para otras lineas férreas que pudieran construirse desde Chiclayo y Lambayeque, á otros puntos:

Se declara: sin lugar la reconsideracion solicitada por D. Juan Cossio de la suprema resolucion de 19 de Agosto del presente año. Comuníquese y regístrese, y con los antecedentes agregados pase al Ministerio de Hacienda para los fines convenientes. — Rúbrica de S. E. — SAAVEDRA.

(Per. N. 22 t. 53)

FERROCARRIL de Eten á Lambayeque.

Lima, Octubre 19 *de* 1867.

Vista la anterior solicitud, y estando autorizado el recurrente D. José Antonio Garcia y Garcia, empresario del ferrocarril entre el puerto de Eten y la ciudad de Chiclayo y Lambayeque, por el artículo 18 de su propuesta, aprobada por supremo decreto de 3 de Julio último, para organizar una sociedad anónima que se encargue de realizar la enunciada obra, y pudiendo trasferir la concesion que se le ha otorgado, prévio conocimiento y consentimiento del Go-

dad nacional, ni recurrir en ningun caso á reclamaciones diplomáticas.

Pase al Ministerio de Hacienda, á fin de que ordene, que por el actuario de la Tesoreria General se proceda á otorgar la correspondiente escritura de trasferencia, prévia aceptacion de este decreto por todos y cada uno de los miembros de la expresada sociedad, sin cuyo otorgamiento se tendrá por no hecha la trasferencia. Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S. E. —SAAVEDRA.

(Per. N. 34 t. 53.)

FERROCARRIL de Lima al Callao.

Lima, Octubre 23 de 1867.

Visto este expediente, y atendiendo á que la empresa de ferrocarriles de esta capital representada por el recurrente D. Juan Mathison, no está autorizada para establecer la linea ferrea que proyecta entre esta ciudad y la del Callao, por la ruta de la Magdalena, cuyo establecimiento se opondria á la realizacion de la empresa que el Gobierno ha promovido para la construccion de un ferrocarril entre Lima, la Magdalena y Bellavista, con cuyo objeto ha mandado convocar licitadores por el término de cuatro meses, conforme á la suprema resolucion de 16

FERROCARRIL de las Salinas de Playa Chica.

Excmo. Señor.

Domingo Miguel Rivas, vecino de esta capital, ante V. E. respetuosamente me presento y digo: que llevado del deseo de facilitar la exportacion de la sal que se saca de las salinas de Huacho, y prestar así el doble servicio de favorecer la explotacion de ese artículo de primera necesidad y de que los consumidores la obtengan á menor precio, he resuelto establecer por mi cuenta un ferrocarril de sangre que partiendo de dichas salinas, venga á terminar á la caleta de Playa Chica, en donde debe verificarse el respectivo embarque. Con tal objeto y sin que el Supremo Gobierno preste á mi empresa garantia alguna y sí solo la proteccion que merecen todas las obras de utilidad pública, someto á la decision del ilustrado Gobierno de V. E. la siguiente:

Propuesta.

1? Me comprometo á establecer á mi costa un ferrocarril de sangre desde las salinas hasta Playa Chica, para la exportacion de sales, estableciendo las respectivas acciones, y usando en la via de buenos materiales.

2? En el término de diez y ocho meses y salvo casos fortuitos é imprevistos, dejaré expedita dicha linea; entendiéndose que dicho plazo comenzará á correr desde la fecha de la resolucion

que ponga término á la presente solicitud.

3º El Supremo Gobierno concede á la empresa el uso de todos los terrenos de propiedad nacional, de que se necesita para la construccion de la via y para las respectivas oficinas.

4º Todos los artículos que se introduzcan para la construccion y servicio del ferrocarril proyectado, estarán libres de derechos fiscales.

5º Los operarios empleados por la empresa estarán exceptuados del servicio militar.

6º Durante el término de cuarenta años contados desde que esté expedita la via férrea, nadie podrá establecer otra linea entre los puntos ya indicados, de las salinas y Playa Chica.

7º Vencido el término de que se encarga la cláusula anterior, pasará la linea con sus oficinas y todos sus útiles á ser de la propiedad del Estado.

8º La empresa cobrará por el trasporte de la

FERROCARRIL de las Salinas de Playa Chica.

Lima, Febrero 21 *de* 1868.

Siendo una de las principales miras del actual Gobierno propender á toda clase de mejoras locales; admítese la propuesta de D. Domingo Miguel Rivas, para establecer un ferrocarril de sangre en las salinas de Huacho; convóquense licitadores para que dentro del término de 30 dias, que principiarán á contarse desde que se publique este decreto, y el pedido que lo motiva, se presenten directamente á este Ministerio.

ESCOBEDO.

(Per. N. 10 t. 54)

FERROCARRIL de Lima, Callao y Chorrillos.

Lima, Abril 7 *de* 1868.

Visto este expediente, y resultando de él, que son muchos y muy notables los abusos que se cometen en la emision de las papeletas de pasa-

je para los ferrocarriles del Callao y Chorrillos; y siendo conveniente evitarlos, de convenio con los directores de dicha empresa, y con lo expuesto por el Ministerio Fiscal, se dispone:

1º Que la empresa mande construir medallas especiales de pasaje, expidiendo entre tanto boletos provisionales en el órden siguiente:

Para los encargados de Gobierno....	4
Para el Ministro de Gobierno.....	4
" " de Justicia.....	4
" " de Guerra.....	4
" " de Hacienda y Comercio.....	4
" " de Relaciones Exteriores.....	4
" " Prefecto de Lima.....	4
" " El del Callao.....	4
Suma....	32

2º El contrato que celebró el Gobierno con

FERROCARRIL del Cerro de Pasco.

Lima, Marzo 28 *de* 1868.

Visto este expediente y atendiendo á las ventajas que reportará la ciudad del Cerro de Pasco con la plantificacion de un camino de fierro que, atravesando por las riberas y pueblo de Quillacocha y Sacrafamilia, facilite á la industria minera los medios de movilidad y desarrollo y siendo una de las principales miras del Gobierno proteger todas las obras que como la presente contribuyan á la prosperidad de los pueblos; de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema: se ratifica la contrata celebrada con tal objeto por D. Enrique Orbegoso Wyman y C.ª, su fecha 26 de Setiembre del año próximo pasado, ordenándose al Prefecto de Junin, que en cumplimiento á lo dispuesto en las cláusulas 16 y 17 del proyecto de contrato presentado en 30 de Abril del mismo año, modificadas por el artículo cuarto del citado contrato de 26 de Setiembre, proceda á expedir las órdenes convenientes, para cuyo fin se le trascribirá el referido artículo y cláusulas expresadas, debiendo dicho funcionario dar cuenta á la posible brevedad de lo que hubiese practicado. Pase al Ministerio de Hacienda para que se sirva disponer que por la Tesoreria de este departamento se extiendan las respectivas escrituras de ratifi-

on de la expresada contrata, y la de fianza la cantidad de 10,000 soles á que se obligó sociedad Wyman y C.ª—Comuníquese y puquese.—Rúbrica de S. E.—LA-FUENTE.

(Per. N. 18 t. 54.)

FERROCARRIL de Arequipa.

Excmo. Señor.

[redacted]

servando las modificaciones últimamente introducidas en ellos por el cuerpo de ingenieros, y que se insertarán en la escritura correspondiente, como parte y base esencial del contrato.

2º Todos los trabajos y obras de la linea y de todas sus dependencias, especificados en dichos proyectos y modificaciones, se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombre para ese efecto.

3º Me obligo á terminar completamente la linea y todas sus dependencias en el término de tres años, que empezarán á correr y á contarse cuarenta dias despues de aquel en que se firme la correspondiente escritura. Queda entendido que dicho plazo debe ser de tiempo útil y expedito y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho.

4º Me obligo á asegurar y garantizar el uso público y la construccion de la obra, hasta seis meses despues de concluida y entregada; quedando responsable, durante ese tiempo, á reparar á mi costa los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion, pero no los motivados por los mismos casos fortuitos indicados en el artículo anterior.

5º Todos los útiles, herramientas y máquinas que se introduzcan para la obra, serán libres de todo derecho fiscal ó municipal, debiendo yo justificar que se destinan al camino. Tambien se concede la misma exencion de derechos á las pastas ó metales que se remitan al extranjero para el pago de dichos útiles y materiales, en

caso de que no sean suficientes las cantidades depositadas, y con la condicion de que las exportadas no excedan al valor de dichos útiles.

6º Serán igualmente libres de todo gravámen fiscal y municipal, mientras dure la construccion de la linea, los víveres y demas artículos necesarios para los operarios, trabajadores y empleados.

7º Dichos empleados, operarios y trabajadores estarán, durante la obra hasta que esta sea entregada al Estado, libres y exentos de reclutamiento, de todo alistamiento militar, servicio cívico ó concejil.

8º Los contratos celebrados entre el empresario con operarios, dependientes y peones, surtirán todos sus efectos, siempre que no se opongan á las leyes del pais, y estén certificados por el Ministro ó Cónsul peruano residente en el lugar donde se ajusten, quedando obligado el

11. El empresario tiene facultad para tomar y conducir, de cualquier manantial de agua, y especialmente de la ensenada y de la Acéquia Grande, el agua necesaria para el consumo de los trabajadores, para los trabajos mismos, para las locomotoras &.

12. El precio de construccion de la via, estaciones y dependencias, máquinas y carros, y demas útiles especificados en las bases propuestas por la comision de ingenieros, es de doce millones de soles, cuyo pago se verificará por el Supremo Gobierno en el órden y forma siguiente.

El Supremo Gobierno pondrá en uno de los bancos de la capital ó en poder de uno de los consignatarios del huano de Lima, ó de Francia, Inglaterra ó Estados Unidos, y en calidad de depósito, la suma de dos millones de soles que se invertirán precisamente en la compra de rieles, maderas, herramientas y demas materiales y útiles necesarios, cuya compra se hará bajo mi órden é inspeccion ó de mi apoderado, siendo de cargo del depositario abonar en el acto y sin dilacion alguna el valor de las facturas que se le presenten y que deben ser certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros residentes en los lugares donde se realicen las compras: los diez millones restantes me serán abonados en partidas mensuales, correspondientes al número de millas trabajadas en cada mes y en la proporcion siguiente: setenta mil soles por cada milla de camino abierto listo para recibir rieles y treinta mil soles por cada milla de rieles colocados y fijos; debiendo yo

presentar para el efecto el correspondiente certificado del ingeniero ó ingenieros á quienes se encargue la inspeccion de la obra.

13. El empresario se compromete á pagar la multa de veinte mil soles por cada mes que exceda de los tres años de plazo, estipulado en la condicion 3ª, y el Supremo Gobierno se compromete por su parte á abonar al empresario veinte mil soles por cada mes de menos de los indicados tres años.

14. Si por cualquier acontecimiento el Supremo Gobierno dejase de pagar dos mesadas consecutivas, ocasionando con esta falta la paralizacion del trabajo, é irrogando perjuicios al empresario, queda este facultado, ó bien para suspender la obra sin renunciar por ello á su derecho de exijir el cobro de lo debido, con el interes corriente en la plaza de Lima y los daños y perjuicios que experimente, ó á continuarla hasta su

entre el empresario y el Supremo Gobierno, se resolverán por los tribunales de la República, conforme á las leyes nacionales.

Por tanto:—A V. E. suplico, que teniendo por presentada esta propuesta, que seguramente es la mas aceptable de las que hayan podido hacerse, se sirva acojerla, si así lo estima conveniente.

Lima, Marzo 31 de 1868.

ENRIQUE MEIGGS.

FERROCARRIL de Arequipa.

COMISION CENTRAL DE INGENIEROS.

Lima, Marzo 30 de 1868.

Al Illmo. Sr. Gran Mariscal, Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

Illmo. Sr. Ministro.

La comision ha examinado con cuidado las tres propuestas para la construccion del ferrocarril de Arequipa que le han sido sometidas, á saber: la de D. R. H. Beddy, D. B. Bates y D. E. Harmsen, y despues de discutirlas ámpliamente, opina que se fundan en bases enteramente distintas, tonto técnica como económicamente, y que ademas, son en parte tan vagas, que no ofrecen la garantia apetecible para la pronta y

segura realizacion de la obra: es inútil compararlas entre sí y entrar en detalles respecto á ellas; por lo tanto, parece preferible que todos los proponentes se sujeten á ciertas bases que á juicio de la comision son las que conviene adoptar en el presente caso: estas bases son las siguientes:

Especificacion.

A.—Trabajos de formacion del camino.

1. Ancho del camino al nivel de la gradiente. En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen *catorce piés* (14.)

En excavacion de roca sólida *doce piés* (12) á un pié mas abajo de la gradiente.—En estas excavaciones se sacará siempre el material *un pié mas abajo de la gradiente.*

2. *Los socavones* tendrán 16 piés de ancho y 19 de alto, contados desde la cima del arco hasta

6. La gradiente máxima será de 3 p℔ en curvas de menos de *novecientos piés* (900) de rádio, y de 4 p℔ en los demas casos.

7. El rádio *mínimo* de las curvas, será de *trescientos cincuenta y dos piés* (352)

8. Los viaductos serán de fierro en la sobrestructura y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro.

9. No hay necesidad de lastrar el camino, pero los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos.

10. Donde los caminos públicos ó privados crucen la linea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

11. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

12. Los muros de retencion pueden hacerse en piedra seca, sujetos como en toda otra parte, á la prevencion que menciona al artículo 2º ℔.

℔.—La via.

1. Ancho de la via entre los rieles *cuatro piés ocho pulgadas y media.*

2. Forma del riel, lo que se denomina T.

3. Peso del riel sesenta y tres libras por yarda.

4. Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de veinte libras el par, cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de 7 octavas pulgadas de diámetro (*Fish plates, suspended joints.*)

5. Planchas de junturas (*sole plates,*) de siete pulgadas en cuadro, *cuatro y tres octavos de pulgada de grueso* de fierro dulce.

6. Cruceros y puntas de acero de *Bessemer.*

7. Pernos americanos hechos por máquina.

8. Durmientes de *ocho piés* por *ocho* pulgadas y *cinco pulgadas, de Roble, Pellin, Alerce, Ciprés* ó California *Redwood.*

9. La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

10. Los durmientes se colocarán á *dos piés seis pulgadas de centro á centro,* y mas inmediatos en las junturas, segun costumbre.

C. — Estaciones.

I. En las estaciones terminales, el edificio para la carga será separado del de pasajeros.

II. La estacion de Mejia tendrá:

Un edificio que contenga:

1º Salones amueblados para pasajeros de primera clase y otros para los de segunda, en do-

8º Un lugar exterior especial para los coches que conducen de la ciudad y llevan á ella pasajeros, tanto en el departamento de llegada, como en el de salida.

9º Dos departamentos amueblados, aparentes para los superintendentes y sus familias, y las necesarias habitaciones amuebladas, para todos los empleados.

10. Un salon amueblado para el Director.

11. Un edificio para carga, con departamentos separados para recibir y entregar: las oficinas de servicio y las balanzas necesarias.

III. Un edificio para acomodar á lo menos *diez locomotoras* con sus fosas, tanques y aparatos del caso.

IV. Un edificio para compostura de locomotoras, con todos los útiles y la maquinaria necesaria, y viviendas para maquinistas y fogoneros.

V. Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con viviendas para los carpinteros.

VI. Un edificio ó corral para carbon y leña.

VII. Los tanques necesarios, de fierro batido, colocados sobre estructura de fierro ó albañileria, que contenga cada uno 2,000 galones con sus aparatos.

VIII. Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados, patente "Fairbank."

IX. Una tornamesa de cincuenta piés de diámetro, de la patente de "Sellers" de Filadelfia.

X. Una ramada para los carros.

XI. Embarcadero en rampa, para bestias.

3. La estacion en Arequipa, será como la de

Mejia, con la diferencia que faltará el taller para compostura de locomotoras, y el de los carros y que el edificio para locomotoras se hará para acomodar solo cuatro.

4. Todos los edificios serán de paredes de albañileria ó de fierro, con techos de fierro.

5. En el camino se colocarán los tanques necesarios, con sus bombas y demas aparatos.

II.—Material rodante.

1º. Diez locomotoras americanas, de primera clase, para carbon bituminoso, "Bissles safety truck" y con los últimos adelantos, y capaces de arrastrar de subida *cincuenta toneladas netas* de carga, es decir, fuera del peso propio y de los carros, y á razon de diez millas por hora, sobre gradientes de cuatro por ciento combinado con curvas de *trescientos cincuenta y dos piés de rádio.*

Todos los coches y wagones tendrán dos "Bogies" de cuatros ruedas cada uno, y los coches

6º *Diez carritos* de mano.

7º Las ruedas de toda clase han de ser "cast-iron chilled wheels."

8º *Ocho carros* de ganado, para caballos especialmente.

9º Telégrafos de soga en los coches.

§ 3º—Muelle en Mejia.

1º El muelle será del sistema "Mitchell" tendrá dos mil piés de largo, y treinta piés de ancho, con una T. al extremo, de sesenta piés de largo por treinta piés de ancho y una *tornamesa.*

2º Tendrá un pescante para levantar un peso de *diez toneladas*, dos para cinco toneladas cada uno, y tres para tres toneladas.

3º Además habrá *dos pescantes* sobre ruedas, para *dos y media toneladas.*

4º Se colocarán *dos vias* paralelas sobre el muelle con sus conexiones y cambios para pasar en ambos extremos de una via á la otra.

5º Se unirá el muelle por medio de una plataforma movible con una plataforma sobre boyas de cajon, hechas de hierro, de *ochenta* piés por *treinta* de ancho, anclada en sus cuatro puntas, paralela al muelle, "landing stage."

6º En la rada se colocarán veinte boyas de hierro, ancladas por medio de tornillos de "Mitchell." Este mismo anclaje se usará para el "landing stage."

§ 4º—Prevenciones generales.

1º El plano de la nueva poblacion será levantado por órden y á costa del empresario y sometido á la aprobacion del Gobierno, no pudiendo ser variado despues.

2º Los planos para puentes, estaciones, muelles y en general, para toda obra de arte, serán sometidos al Gobierno para su aprobacion.

3º Todo el material que se emplee, será de la mejor calidad.

4º El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el extricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

5º Todas las medidas mencionadas en estas bases son inglesas.

Illmo. S. M.—Federico Blume—Alex. E. Prentice—Gerrit S. Backus.

Lima, Abril 3 *de* 1868.

[redacted]

competencia, podria dar alguna opinion, bien que incompleta; pero ni aun esa opinion puede formarse, porque falta para ello un cuadro comparativo de las propuestas que se han presentado: cuadro que no se puede formar, porque las propuestas parten cada una de diversa base.

Con lo expuesto cree el Tribunal que V. E. se servirá excusarlo del informe ordenado. Y ya que ha leido este expediente, se permitirá advertir, que hay en él una propuesta de D. Enrique Meiggs, la que está agregada sin providencia alguna, y sobre la que nada han dicho los funcionarios á quienes se ha oido en el asunto.

Lima, Abril 6 de 1868.

José Favio Melgar.

Lima, Abril 7 de 1868.

Vista al Señor Fiscal de Excma. Corte Suprema de Justicia Dr. Paz-Soldan.—La-Fuente.

Excmo. Señor.

Se han presentado al Gobierno proponiendo la construccion del ferrocarril de Mejia á Arequipa, D. Eduardo Harmsen, del comercio de esta ciudad, en Setiembre de 1867, en Febrero y Marzo de este año D. Roberto H. Beddy, D.

Benjamin E. Bates y D. Enrique Meiggs y en 6 del corriente D. Juan Dockendorff y Cª. Los proyectos y propuestas de los tres primeros han sido examinados por el Directorio Provisional creado por el último Congreso en 10 de Julio de 1867 y por la comision central de ingenieros, cuyos informes han sido expedidos en 12 de Noviembre del año pasado y en 30 de Marzo último, y pueden servir para ilustracion del asunto.

Las propuestas de Meiggs y Dockendorff no han sido aun estudiadas ni examinadas. Bates ofrece hacer el camino por 7.000,000 de soles: Dockendorff y Meiggs por 12: Harmsen partiendo de la base de la formacion de una compañia, en que se asocie el Gobierno, propone que este emita 4 millones de soles en bonos, abonando un interes de 7 p% con su amortizacion de 4 p% anuales, y Beddy sobre la misma base y la de privilegio, pide 8 millones de soles con va-

sus resultados nunca serán infructíferos ni perdidos para el desarrollo y progreso de la industria y el comercio en todos sus ramos.

La mayor dificultad que podia presentarse para plantificar el camino proyectado, sería la carencia de facultad para celebrarlo comprometiendo el tesoro nacional; pero esa dificultad está salvada por varias leyes. El Congreso autorizó ámpliamente al Ejecutivo por la ley de 9 de Octubre del 60, para la construccion de un ferrocarril entre Islay y Arequipa. Por otra de 28 de Enero del 63, concedió la garantía de 7 p$\frac{0}{0}$ al capital que se invierta, convocándose para ello propuestas. Por otra ley de 64, extendió esa garantía hasta 15.000,000 á favor del mismo ferrocarril. Ultimamente el Congreso del 67 dió la ley anteriormente citada de 10 de Julio del 67. Tiene, pues, V. E. extendidas sus facultahasta el máximun del valor que pudiera costar la empresa.

Arreglado á estas leyes, expidió el Gobierno varios decretos, órdenes y resoluciones para la ejecucion de la obra, hasta que se verificó el contrato con D. Patricio Gibson y D. José Pickering en 12 de Diciembre del 64. Pero los contratistas no cumplieron con lo estipulado y el Gobierno dictatorial declaró terminado el contrato y Gibson y Pickering incursos en la multa á que estaban obligados en caso de inejecucion de las condiciones pactadas. De esta medida se querellaron por despojo ante la Corte Suprema. Si el Gobierno les hubiese faltado, no alcanzarian las islas de Chinca y de Lobos para responder

por los daños y perjuicios que le hubiesen reclamado con la audácia é impudencia acostumbradas en tales casos.

Sin embargo, como los sucesos pasados deben servir de leccion para los posteriores, el Fiscal considera necesario que se traigan á la vista de V. E. todos los antecedentes del mencionado contrato, para aceptar aquellos artículos y condiciones, que no deben omitirse en los que el Gobierno celebre á nombre de la nacion.

El Fiscal prescinde de entrar en la parte artística de la obra que ha sido desempeñada por la comision central de ingenieros y que ha establecido las bases generales, que á su juicio conviene adoptar en este caso; pero no se cree excusado de exponer la parte legal á que tanto el Gobierno como los particulares deben ajustar los contratos que celebren; por ello hará las indicaciones generales, que nacen del espíritu ó

que de los derechos de exportacion de pastas, debe hacerse la enumeracion y clasificaciones convenientes y precisas. A la sombra de estas exenciones generales, se han cometido algunas veces graves abusos, denunciados por la prensa. Si el Gobierno no libra fondos sobre Europa, tal dispensa no tiene objeto.

El Gobierno tampoco puede disponer de las aguas ó manantiales de propiedad particular, ni variar su curso, ni tampoco de las casas, terrenos, sitios, cosas ú objetos agenos, ni obligarse á ser actor ó gestor en los casos que ocurriesen para la expropiacion forzada. Si la empresa se realiza á destajo, por contrato ó precio convenido, los empresarios deben salvar las dificultades que se les presenten y arreglar las cuestiones ó contiendas que se suscitaren, sin tomar el Gobierno en ellas otra ingerencia que la de proteccion legal y aquellas en que es llamado á intervenir por causa de la pública utilidad. Es dudoso que ocurran, pues el pueblo, que conoce el bien que la obra le produce, será dócil y se prestará á remover tropiezos, dificultades y contiendas. Las varias empresas que se han plantificado han asumido esos cuidados.

Tampoco debe obligarse á construir por su cuenta casas, viviendas, escritorios &ª para los ingenieros, sus oficiales, agentes, trabajadores y maquinistas, pues ademas de lo dicho, todo ha debido calcularse en el costo de la obra, lo mismo que los términos y estaciones con sus respectivos departamentos y secciones.

El Gobierno no debe asumir otra responsabi-

lidad ni obligarse á pagar intereses mas altos que aquellos que la ley señala, y en los ferrocarriles el 7 p% en los casos de suspension ó paralizacion de obra, en que haya culpa ó defecto por su causa y no en otros de fuerza mayor; esta condicion es justa y equitativa, desde que sea igual para ambas partes.

Bajo todos aspectos es preferible que la empresa se haga por cuenta y costo del Gobierno, á su ejecucion por medio de compañias anónimas y de difícil organizacion. Cierto es que para ello se requiere un gran esfuerzo; pero en tres ó cuatro años la carga es fácil y se pueden suspender otras obras públicas.

Causa espanto para alguno ver gastar millones productivos y que son capitales colocados de una manera permanente en beneficio de la nacion, y no les asusta ni sorprende ver invertirlos en buques, pólvora y elementos de destruccion

pactadas. Cualesquiera que sean las que se dieren y los compromisos que ocasionaren á los empresarios, el erario peruano tiene sobrados recursos para cumplirlos y satisfacerlos, y por grande que sea lo afianzado y lo aceptado, nunca podrá igualar ni agotar los recursos con que puede contar una nacion, aun teniéndolos menores que aquellos con que cuenta el Perú.

Recorriendo la historia de sus contratos, no se encontrará uno solo que haya caducado ó dejado de cumplirse por su parte. Las demandas interpuestas ante la Corte Suprema se han llevado á ella por los refractarios á quienes se ha exijido la responsabilidad. Cualquiera que haya sido el fallo del Tribunal, ha sido religiosamente cumplido. Extraño y sorprendente que inspire confianza un Gobierno que cuenta en sus anales hechos tan hermosos y que se le exija lo que de un particular no se solicitaria.

En el estado de concurrencia de peticionarios ó proponentes á que ha llegado este negocio, el Gobierno debe fijar y establecer la bases, precios, plazos, seguridades, condiciones y requisitos de lo que ofrece y de lo que exije, de lo que se obliga á dar y lo que se debe retribuir ó entregar; pero como esto ofrece naturalmente largas dificultades, tiempo, conocimientos científicos, teóricos y prácticos, lo mismo que en un estudio detenido de los antecedentes relacionados con este mismo contrato, seria conveniente que V. E. nombrase una comision de tres personas en quienes puedan reunirse las cualidades indicadas y que conferenciando con los empresarios,

formasen el proyecto de contrato, para que reconsiderado por V. E. y su gabinete, recibiese su sancion.

El Fiscal ha indicado los puntos legales que deben considerarse por V. E. antes de otorgarse cualquier contrato en que la nacion tiene que quedar comprometida; cree tambien necesario recordar que es indispensable recurrir á sus representantes, á fin de que para lo sucesivo y que para su honor, crédito y buena fe queden bien puestos, voten en los respectivos presupuestos las cantidades necesarias, que demanda una obra que será de inmensos resultados para la mitad de los pueblos del Perú. Mientras esto tiene lugar, V. E. puede proceder haciendo uso de la autorizacion que le conceden las leyes anteriormente citadas; sin embargo podrá resolver lo que creyese mas justo y conveniente á los intereses y bienestar de la República.

ACEPTACION de la propuesta.

Lima, Abril 20 de 1868.

Vistas las diferentes propuestas hechas para la construccion de un ferrocarril entre la ciudad de Arequipa y los puertos de Mejia ó de Islay, con lo opinado por el Tribunal Mayor de Cuentas y por el Fiscal de la Corte Suprema; y resultando como la mas ventajosa la hecha por D. Enrique Meiggs, no solo por la naturaleza del contrato que propone, sino por las garantias que ofrece; de acuerdo con el voto unánime del consejo de Ministros: acéptase dicha propuesta, y siendo conveniente para los intereses fiscales, que una comision formada de personas competentes y de notoria probidad, arregle los términos de la escritura que debe celebrarse; nómbrase para que la compongan al Prior del Consulado D. Julian Zaracondegui, al comerciante D. Benito Valdeavellano y al abogado Dr. D. Antonio Reinaldo Chacaltana. Esta comision redactará el proyecto de decreto que servirá de minuta de la escritura, con arreglo á las bases propuestas por la comision central de ingenieros, quedando desde luego modificada la condicion 4ª de la propuesta que limita la garantia del uso público del camino á seis meses, debiendo ser este término cuando menos de tres años, y á las indicaciones hechas por el fiscal de la Suprema. Remítase este ex-

pediente á los individuos que han de formar la comision.—Rúbrica de S. E.—La-Fuente.

NOMBRAMIENTO de la comision.

Lima, Abril 23 de 1868.

La comision de que habla el decreto de 20 del corriente, que aparece inserto en este expediente, ha sido formada de los señores D. Ramon Montero, D. Francisco Ruiz y el Dr. D. Manuel de la Encarnacion Chacaltana, por excusa de los anteriormente nombrados.—La-Fuente.

puerto de Mejia á la ciudad de Arequipa, tiene el honor de presentar á V. E. su informe y el proyecto de decreto de que se encarga la suprema resolucion de 20 del mes corriente.

Aceptada por V. E. lisa y llanamente la propuesta del referido Meiggs, con la modificacion única, relativa á la cláusula 4ª de que se hace mérito en dicha resolucion; y no debiendo alterarse en modo alguno, en cuanto á la parte científica ó profesional las bases propuestas por la comision central de ingenieros, que corre en el expediente de la materia de fs. 37 á fs. 41, ha debido reducirse á muy poco y muy estrechos límites el trabajo de la comision, que no se ha creido ni está realmente facultada para introducir en el contrato modificaciones sustanciales.

No obstante esto, la comision, teniendo presente las indicaciones contenidas en el dictámen del fiscal de la Corte Suprema, ha procurado obtener que el empresario se someta á ciertas modificaciones que, bajo el aspecto legal, son absolutamente necesarias, y que se suprima de su presupuesto algo que pudiera dar márgen á abusos de consideracion.

La comision cumple un deber manifestando que ha encontrado en el empresario las mejores disposiciones para allanar las dificultades que hacia nacer la necesidad de esas variaciones, debiendo hacer particular mencion de haberse comprometido voluntariamente, y sin que á ello lo obligase ni la resolucion suprema citada, ni las bases propuestas por la junta central de ingenieros, á construir dos estaciones, á mas de las

... en los lugares que
... por tal razon
... de la obra.
... destinados para la
... de la propuesta,
... impuesto, cree
... una individua-
... de ellos, co-
... no está conce-
... derechos del fisco.
... á la libre intro-
... riales necesarios
... &. de la obra, y
... se estipule es-
... si evitar los abu-
... y teniendo ademas
... los perjuicios que por esta
... al fisco, serian inme-
diatamente mayores que las ventajas que repor-

[redacted]

saria para los trabajos y explotacion de la via, pues debe, á este respecto, partirse del principio de que el Estado no debe gastar nada á mas de los doce millones en que se contrata la construccion de la obra. Esto no excluye que el Gobierno esté obligado, por conveniencia misma del Estado, á facilitar las dificultades que en estas materias puedan presentarse á la empresa, y en este sentido se han introducido modificaciones en la cláusula 9ª ya citada y en las 10ª y 11ª de la propuesta.

Por la cláusula 14ª se estipula que si el Gobierno deja de pagar tres mesadas, de las que por la cláusula 12ª está obligado á pagar, queda el empresario facultado para suspender los trabajos sin renunciar su derecho para exijir el cobro de lo debido, intereses, perjuicios, &ª, pudiendo continuar la obra por su cuenta, y explotarla cuando estuviese concluida, hasta hacerse pago de lo que se le adeude; y como es necesario cautelar, del mismo modo que los intereses del empresario, los intereses del fisco, para el caso de que aquel falte á sus compromisos, la comision ha creido conveniente añadir á esta estipulacion, que en caso de que el empresario deje de continuar la obra por tres meses, queda autorizado el Gobierno para dar por fenecido el contrato y para exijir de aquel indemnizacion de daños y perjuicios.

Por lo que hace á la fianza de que se encarga tambien el fiscal, la comision ha discutido con detencion este punto y despues de maduras deliberaciones, ha convenido en que no estando, por un lado, estipulada esta seguridad en el contrato,

no puede ella exigirla del empresario y en que la falta, por otro lado, de este requisito, está neutralizada en sus efectos por el crédito personal del empresario y por el modo como está acordada la entrega de los dividendos que el fisco tiene que hacer: todo lo cual hace esperar que en esta vez no será burlada la nacion, como en tantas otras, no obstante haberse estipulado multas y fianzas que jamás se han hecho efectivas.

El fisco, en efecto, comienza desembolsando dos millones de soles de que el contratista no puede abusar, porque no puede disponer de ellos segun el tenor de la clásula 12ª Respecto de los diez millones restantes, el Estado los pagará á razon de cien mil soles por cada milla, calculando en cien millas la distancia que hay que recorrer, cuyo cálculo está indudablemente muy cerca de la verdad; pero como este desembolso lo hace en dos partidas, una de sesenta mil soles, cuando

las bases que ha formulado para el proyecto de decreto que ha de servir de minuta al contrato, vuelve á repetir que sus trabajos han debido encerrarse en muy reducido círculo, desde que V. E. habia aceptado préviamente la propuesta de dicho Meiggs y las bases presentadas por la comision central de ingenieros, para que conforme á ellas se formule dicho proyecto.

Hélo aquí:

El Gobierno de la República comisiona por este contrato á D. Enrique Meiggs para la construccion de un ferrocarril á vapor entre el puerto de Mejia y la ciudad de Arequipa, bajo las condiciones que se expresan á continuacion:

1ª El ferrocarril enunciado, entre el puerto de Mejia y la ciudad de Arequipa, será construido por D. Enrique Meiggs, conforme á los planos levantados por los ingenieros del Estado D. Federico Blume y D. Manuel Echegaray, y á las modificaciones últimamente hechas en ellos por la comision central de ingenieros, que corren en su informe de fs. 37 á 41 del expediente de la materia, informe que se insertará íntegro á continuacion de este contrato, y como parte esencial de él, en la escritura correspondiente; obligándose el empresario á construir, ademas de las estaciones en ese informe designadas, y en los lugares que indique la comision central de ingenieros, dos estaciones mas, compuestas cada una de dos salones para pasajeros, uno de primera y otro de segunda clase, una boleteria con sus respectivos enseres, y un estanque de agua de las di-

mensiones que señala la comision de ingenieros en su informe.

2ª Es entendido que Meiggs se obliga á hacer todos los trabajos y obras de la linea y sus dependencias, especificados en los planos levantados y en las modificaciones hechas en ellos, bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que para el efecto nombre el Gobierno.

3ª El Gobierno tiene derecho de poner sucesivamente en explotacion, de acuerdo con el empresario, la parte de via que quedare lista para el tráfico; y en cuanto al muelle que Meiggs está obligado á construir en el puerto de Mejia, con arreglo á los planos, y segun lo que resulta del informe de la comision central, será entregado, luego que estuviere concluido, al Gobierno, ó al ingeniero inspector que al efecto nombre, para que se haga de él el uso que convenga, de-

za mayor. Meiggs pagará al fisco una multa de 20,000 soles por cada mes de demora, á contar desde el dia en que se cumpla el plazo estipulado en esta cláusula, y el Gobierno, á su vez abonará á Meiggs la misma suma por cada mes que se anticipe á dicho plazo la conclusion final y completa de la obra.

5ª D. Enrique Meiggs se obliga á asegurar y garantizar al uso público la solidez y exactitud de la obra, hasta tres años despues de concluida y entregada, siendo responsable durante ese tiempo á reparar á su costo los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion; pero no los motivados por los casos de que habla el artículo anterior.

6ª Todos los útiles, herramientas y máquinas que D. Enrique Meiggs introduzca para la obra, estarán libres de todo impuesto fiscal, municipal ó de cualquiera otra especie, debiendo justificarse que se dedican para la via.

7ª Los operarios, los trabajadores, y en general todos los empleados en la obra estarán, durante ella, exceptuados de todo alistamiento militar y servicio concejil.

8ª Los contratos que D. Enrique Meiggs celebre con operarios, peones, dependientes, &ª, surtirán todos sus efectos, en cuanto no se opongan á las leyes del pais debiendo los que se celebren con extranjeros en el extranjero estar certificados por el Ministro ó Cónsul peruanos, residentes en el lugar donde se adjusten, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos.

9ª El Gobierno se obliga á allanar las dificul-

tades que ofreciere la adquisicion, por expropiacion forzosa, de los terrenos de particulares, necesarios para el trayecto de la via, sus estaciones, paradas, desvios, etc. pagando Meiggs el valor de dichos terrenos á justa tasacion y en la forma que prescriben las leyes del caso.

10. Igualmente se obliga el Gobierno á allanar las dificultades que se presenten para que el empresario pueda tomar y conducir, de cualquier manantial ó rio, especialmente de la encenada y de la Acequia Grande, el agua necesaria para el consumo de los trabajadores, para los trabajos mismos, para las locomotoras, etc., y á facilitar lugares para que la empresa los ocupe temporalmente, construyendo viviendas ó proveedurias provisionales para los empleados, peones, etc., entendiéndose que en ningun caso está obligado el Gobierno á hacer desembolso ninguno, por

maderas, herramientas y demas materiales y útiles necesarios, cuya compra se hará bajo las órdenes é inspeccion de D. Enrique Meiggs ó de sus agentes, siendo obligacion del depositario abonar en el acto y sin dilacion alguna el valor de las facturas que se presenten, que deben estar certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las compras. Los diez millones restantes serán abonados á D. Enrique Meiggs en partidas mensuales correspondientes al número de millas trabajadas cada mes, en la proporcion siguiente: setenta mil soles (70,000 S.) por cada milla de camino abierto, listo para recibir durmientes y rieles, y treinta mil soles (30,000 S.) por cada milla enteramente concluida y lista para la explotacion; debiendo Meiggs presentar para que tenga lugar el pago, el correspondiente certificado del ingeniero á quien se encargue la inspeccion de la obra. Concluida ésta, se hará liquidacion de cuentas, entregándose al empresario el saldo, si alguno hubiere, que resultase á su favor.

12. Por ningun motivo hará el Gobierno desembolso ninguno á favor de la obra, una vez completada la entrega de que habla la cláusula anterior.

13. Si por cualquier acontecimiento, el Gobierno dejare de pagar tres mesadas consecutivas, pudiendo ocasionar con esta falta la paralizacion del trabajo, queda facultado el empresario bien para suspender los trabajos, sin renunciar por ello al derecho de exigir el cobro de lo debi-

do, con el interes corriente en la plaza de Lima, y los daños y perjuicios que se le ocasionen, ó bien para continuar la obra, hasta su conclusion con los capitales que pueda proporcionarse, y explotarla en seguida por su cuenta hasta hacerse pago de lo que se le adeudase, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que hubiese sufrido; hipotecándosele para este efecto, y desde ahora para entónces, todos los materiales, herramientas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes á la empresa y que hayan sido comprados con el dinero del Estado, comprendiéndose ademas en esta hipoteca especial la parte de obra ya hecha hasta el momento de la suspension del pago.

14. Si el empresario, por su parte, suspendiese los trabajos de la obra por tres meses ó mayor tiempo, el Gobierno queda autorizado, salvo el caso de la cláusula 4ª por ese solo hecho

da tener necesidad para el servicio de la linea, queda obligado á comprarlos por el costo, segun factura y segun el estado en que se encuentren. — Lima, Abril 29 de 1868. — Excmo. Señor. — Firmado — Ramon Montero. — Francisco Ruiz — Manuel de la Encarnacion Chacaltana. — Federico Blume.

Reproduzco en todas sus partes los términos del precedente proyecto de decreto, y en prueba de mi allanamiento lo suscribo. — *Fecha ut supra.* — Firmado. — Enrique Meiggs.

DECRETO de aprobacion.

Lima, Abril 30 *de* 1868.

Presentado por la comision nombrada por decreto de 20 del corriente el proyecto de decreto que debe expedirse para la construccion del ferrocaril de Arequipa al puerto de Mejia; y resultando de su exámen, que esta comision se ha sujetado extrictamente á las bases propuestas por la comision central de ingenieros y á todas las indicaciones legales hechas por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema: se acepta en todas sus partes el mencionado proyecto y se sanciona como decreto supremo con las siguientes aclaraciones:

1ª Que D. Enrique Meggis queda obligado á vender al Estado los restos que le queden de los materiales destinados á la obra siempre que el Gobierno los necesite.

2ª Queda entendido que los fondos destinados segun la clásula 11 para la compra de rieles, máquinas y demas útiles, serán entregados á Meiggs ó á sus encargados, por el gente diplomático del Perú, con vista de las contratas ó facturas que le presenten los comisionistas de Meiggs.

3ª Que el Ministro de Hacienda al asegurar los dos millones de soles, destinados en Europa para la compra de materiales, asegurará asímismo en el Banco del Perú de esta capital ó de las casas consignatarias, de acuerdo con los consignatarios del guano, tres millones de soles para atender al pago de cien mil soles por cada milla en el estado y condiciones que detalla la cláusula

registrándose ántes el precedente decreto y el informe y proyecto de la comision, en la Direccion expresada, en la del Crédito y en el Tribunal Mayor de cuentas, y fecho vuelva este expediente al Ministerio para expedir las órdenes del caso.—ELGUERA.

Lima, Mayo 1º *de* 1868.

Regístrese en la Seccion 3ª y en la Direccion del Crédito Público, y pase á la Tesoreria Departamental para su cumplimiento en los términos que se expresan en los decretos que preceden.—IRIGOYEN.

Registrado en la Seccion 3ª de la Direccion General de Hacienda á fojas 68 del libro respectivo. Lima, Mayo 1º de 1868.—Por el T.—LA-FUENTE.

Lima. Mayo 4 *de* 1868.

Regístrese.—TIRADO.

Registrado en la Direccion del Crédito Nacional.—Lima, Mayo 4 de 1868.—ANDRES BUSTAMANTE.

Registrado en el Tribunal de Cuentas.—Lima, Mayo 4 de 1868.— MELGAR.

TESORERIA PRINCIPAL.

Lima, Mayo 4 de 1868.

Pase al escribano de esta oficina D. Claudio José Suarez para que prévia la aceptacion lisa y llana de D. Enrique Meiggs, proceda al otorgamiento de la correspondiente escritura, sirviéndole de minuta en forma el presente expediente.—VILLENA.—Ante mí.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano público.

---

perfeccionado y elevado á instrumento público el contrato del ferrocarril de Arequipa al puerto de Mejia, ofreciendo el señor Administrador otorgante en nombre del Supremo Gobierno, considerarlo en todo tiempo como firme y valedero. Presente á su otorgamiento el señor D. Enrique Meiggs, natural de los Estados Unidos de América, vecino de Chile y de precaria residencia en ésta, expuso: que lo aceptaba en su favor en los términos que quedan puntualizados, bien instruido de su objeto y resultados; á cuyo fiel y exacto cumplimiento obliga sus bienes en forma legal. Y yo, el escribano doy fé haber cumplido con lo prevenido en los artículos setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de Enjuiciamentos, que instruidos los otorgantes, firman, siendo testigos, D. José Manuel de los Rios, Santiago Montoya, José Diaz.—MANUEL VILLENA, ENRIQUE MEIGGS, JOSÉ MANUEL DE LOS RIOO, SANTIAGO MONTOYA, JOSÉ DIAS.—Ante mí.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público y de Tesoreria.

Es conforme con su original que se halla á fojas mil ciento nueve vuelto del registro de esta Tesoreria, y en fé de lo cual expido este segundo testimonio que signo y firmo en fojas ciento veintiuna útiles, en el dia de su otorgamiento, despues de concertado conforme á la ley.

(Un signo)—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público y de Tesoreria.

INGENIERO para el ferrocarril de Arequipa.

Lima, Mayo 7 de 1868.

Habiéndose dado principio á los trabajos del ferrocarril entre Mejia y Arequipa, segun lo indica el empresario en su presente recurso, en conformidad de lo dispuesto en la contrata; se nombra al ingeniero D. Gerrit Backus inspector de la obra.—Comuníquese, dense las instrucciones cosvenientes y publíquese.—Rúbrica de S. E. —La-Fuente.

ATRIBUCIONES del Inspector.

[redacted]

FERROCARRIL de la Quebrada á Cañete.

Lima, Mayo 27 de 1868.

Visto este expediente y de conformidad con los informes producidos, se concede á D. Enrique Suayne, el que pueda plantificar un ferrocarril, que partiendo de la hacienda denominada la Quebrada, sita en el valle de Cañete, atraviese por la de Casa-Blanca, las tierras conocidas con el nombre de la Playa y termine en el puerto de Cerro-Azul, pudiendo ocupar, para dicha obra, la parte de la playa que necesite de libre disposicion y sea del dominio público; entendiéndose que por dicho ferrocarril solo podrá trasportarse los productos de las expresadas haciendas, excepto el caso en que el Gobierno tuviere necesidad de conducir artículos de pertenencia del Estado, cuyo trasporte será grátis, segun lo ofrece Suayne. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—La-Fuente.

(Per. N. 2ª t. 54.)

FERROCARRIL de sangre en el Callao.

Lima, Mayo 27 de 1868.

Visto este expediente, con los informes emiti-

dos por la Municipalidad del Callao y la comisión central de Ingenieros civiles, y teniendo en consideracion: que D. Guillermo D' Coursey solicita establecer una linea ferrea en la calle del General Gamarra, de la ciudad del Callao, con el objeto de facilitar las operaciones de una oficina de fundicion y herreria, que trata de plantificar en la calle de Chucuito, lo que equivale á establecer una servidumbre pública; y no pudiendo permitirse tales servidumbres en beneficio de un particular; de acuerdo con el dictámen del Fiscal de la Corte Suprema, se declara sin lugar la solicitud de D' Coursey. Comuníquese.—Rúbrica de S. E.—LA-FUENTE.

(Per. N. 28 t. 54.)

---

genieros los sueldos que devenguen por los meses de Julio y Agosto próximos, cuya cantidad asciende á 800 soles, conforme al presupuesto que se acompaña, haciéndose la entrega de la expresada suma al ingeniero habilitado D. Pedro Marzo. Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene su cumplimiento. Comuníquese.—La-Fuente.

FERROCARRIL de Pimentel á Chiclayo.

Lima, Julio 7 de 1868.

Considerando: que la concesion hecha en 3 de Julio de 1867 á D. Juan Cossio, para el establecimiento de su cuenta, riesgo y provecho de un ferrocarril de Pimentel á Chiclayo, con las ramificaciones y la prolongacion que el empresario tenga por convenientes, es una mejora de alta importancia, llamada á desarrollar la agricultura y comercio de las provincias de Chiclayo y Lambayeque: que esa obra de evidente beneficio público no impone al Estado gravámen alguno de garantia de interes ni de subvencion á la empresa, y que por el contrario la nacion reporta el provecho de adquirir la propiedad de la linea, sus estaciones y útiles á los noventa y nueve años de plantificado el ferrocarril mencionado: se ratifica la expresada concesion. Y tenien-

do en cuenta las razones expuestas en el presente recurso, que prueban ser necesario para facilitar la pronta plantificacion de esa via, acordar las modificaciones que el recurrente solicita que se hagan en algunas de las condiciones impuestas al tiempo de hacerse la concesion que por el presente decreto se ratifica: se declara que el ancho de la via será no el que señala el artículo 3º del decreto de 3 de Julio sino el mismo que tienen los ferrocarriles de Lima al Callao y Chorrillos; que la empresa puede prolongar la linea hasta Ferreñafe, si así le conviene, como tambien hacer partir la linea de Pimentel ó de cualquier otro punto del litoral á contar desde Eten inclusive. Y que el tiempo para tener concluido el ferrocarril á Chiclayo será el máximun de dos años, contados desde la fecha del presente decreto; y para tener prolongada la linea hasta

habia ejercido el Gobierno, en el decreto de 27 de Mayo de 1864, para declarar la caducidad de la primitiva concesion á Costas y Pezet, del privilegio referente al ferrocarril de Iquique á la Noria y trasmitirlo á Pickering y Orihuela; potestad reconocida por el congreso en 22 de Octubre de 1864 al aumentar la garantía fiscal del 7 por ciento, pedida en virtud de aquel decreto; con esa misma potestad declaró V. E. en el decreto de 10 de Junio último la caducidad de la concesion á Pickering y Orihuela, por haber estos abandonado el trabajo que iniciaron, é incurrido en las responsabilidades previstas en los artículos 31 y 33 del supremo decreto de 8 de Noviembre de 1864.—V. E. consideró innecesario que se agregasen los demas comprobantes indicados por este Ministerio: halló suficiente mérito en este recurso presentado á nombre del señor Orihuela.—En apoyo de esa apreciacion ha venido, por conducto de la Subprefectura, la representacion del comercio y vecindario de Iquique, con ciento veintitres firmas notables, en que no solo se confirma el hecho del abandono, sino que se detalla los abusos, defraudaciones y manejos vergonzosos que se han cometido á la sombra de aquella concesion.

Provocada la concurrencia pública de cuantos quisiesen construir el mencionado ferrocarril sobre las bases decretadas en 8 de Noviembre con arreglo á la resolucion lejislativa de 22 de Octubre de 1864, aparecen las dos preexistentes propuestas de D. José Francisco Canevaro, por el súbdito francés D. A. Lasky, y de los nacio

...cion con que el Gobierno ...
Harris se limita á un ferrocar...
de 900,000 soles, que ofrece...
cuenta ó por la del Estado ...
por ciento.

Esta propuesta de Harris p...
por sus términos, es inadmisibl...
curso.

Comparando las propuestas ...
Montero y hermanos, resulta:

1º Que no difieren en las con...
les ni en la calidad de su cost...
2.400,000 soles, ni en el tipo d...
cal, que es el de 7 p% de utilida...
plazos para principiar y concluir ...
la obligacion que contraen de ce...
men al Estado el ferrocarril y ...
nencias, pasado cierto tiempo de ...

2º Que Lasky solicita un privil...
por 34 años, y la propiedad del ca...
años mas, á la vez que Montero y ...
en 25 años la duracion del ...

de pasajes de 1ª clase y de fletes, el 25 por ciento menos de lo que actualmente se cobra; y para los pasajes de 2ª clase la mitad de los de 1ª, en tanto que Montero y hermanos dejan á disposicion del Gobierno la tarifa durante el término de la garantia, y designan para despues de ella la misma base que rija en el ferrocarril de Mejia á Arequipa.

Es pues manifiesto que la propuesta de los nacionales Montero y hermanos es mas ventajosa y de consiguiente preferible á la del súbdito francés Lasky.

Expedito por esta razon el Gobierno para contratar con el mejor postor, no debe sin embargo aceptar llanamente todas las bases de la propuesta de Montero y hermanos, si estos no consienten en las modificaciones que exijen la conveniencia fiscal é interes público.

Cuando se fijó en 1864 el capital de 2.400,000 soles para garantir el respectivo interes del 7 p% fué en el supuesto de que el ancho de la via seria de un métro 70 centímetros. No siendo ya ese el ancho de la via que va á construirse, sino el de 4 piés 8 ½ pulgadas entre rieles, (medida inglesa) que es mas económico é igualmente seguro, y que es propuesto en este concurso como base general establecida por la comision central de ingenieros, y adoptada para el gran ferrocarril de Mejia á Arequipa, segun consta del informe que dió la comision central en 30 de Marzo último y se publicó en el número 25, tomo 54 de "*El Peruano*,"—evidente es que debe reducirse ahora el capital de los 2.400,000 soles,

en razon del menor costo que tendrá la via de 4 piés 8 y ½ pulgadas entre rieles. Esta consideracion ha dado lugar á que se rebaje á 12 millones la cantidad de 15 millones de soles en que anteriormente se habia apreciado el dicho ferrocarril de Mejia á Arequipa; y por la misma debe rebajarse cuando menos 400,000 soles de la cantidad de 2.400,000 que se fija en la propuesta para calcular la garantia, en el ferrocarril de Iquique á la Noria. Concurre ademas la circunstancia de haber sido notoriamente excesiva la cantidad á que, segun los presupuestos formados, se hizo ascender el total valor del camino en 1864.

En cuanto á la tarifa de pasajes y fletes, convendria establecer desde ahora el máximun á que debe sujetarse la que se forme para cuando se entregue al tráfico de la linea.—Atendida la tasa acordada respecto de otros ferrocarriles de

Un director de Iquique á la Noria;
Un ingeniero;
Un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la direccion y contabilidad; y los maquinistas, guardas y operarios que exije el servicio de todo ferrocarril.

2º Gastos de combustible y demas artículos de consumo diario, y los otros que se ocasionen para refaccionar ó reponer los daños ó pérdidas que sufra la linea, sus oficinas y el material rodante.

Para que con argumentos de competencia no se eluda ni se tarde la accion administrativa, debe advertirse que el Gobierno conserva, y ejercerá en los casos previstos en este contrato, su potestad de declarar la caducidad de estas concesiones, y de imponer ó hacer recaudar las multas á que hubiere lugar.

Y la caducidad será declarada por el Gobierno, á mas de imponer la multa, siempre que no se principie la obra dentro del plazo correspondiente ó sea abandonado el trabajo durante un año.

Manteniendo el principio establecido por regla general, conviene declarar igualmente:— Que cualquiera linea puede atravesar la de esta empresa, á fin de continuar su propio curso, pero llenando todos los requisitos de seguridad, y sin que se impida en ningun caso el tráfico de la una ni de la otra.

Con las modificaciones anteriormente expuestas, las cláusulas generales contenidas en la propuesta de Montero y hermanos, y las demas cor-

relativas del supremo decreto de 1 de Noviembre de 1864, puede V. E. conceder á los ciudadanos D. Ramon Montero y hermanos, la construccion y explotacion del ferrocarril de Iquique á la Noria; salvo su mejor acuerdo.

Lima, Julio 8 de 1868.—URETA.

APROBACION del contrato del ferrocarril de Iquique á la Noria.

Lima, Julio 11 *de* 1868.

Visto este expediente, en conformidad con el dictámen fiscal que antecede, y siendo la pro-

presa conservará la propiedad del camino por cuarenta años mas, sin privilegio.

2ª D. Ramon Montero tendrá el derecho de formar en el pais ó en el extranjero una sociedad que se denominará "Compañia del Ferrocarril de Iquique á la Noria," y la cual gozará de todos los derechos y privilegios que tienen ahora y se acuerden en adelante á esta clase de asociaciones.

3ª Se ofrecerán en el Perú y durante tres meses quinientas acciones de á mil soles cada una, publicándose esta convocatoria en los periódicos.

4ª Durante el término del privilegio no se permitirá establecer otro ferrocarril entre el puerto de Iquique y las salitreras de la Noria, en la provincia de Tarapacá. Vencido el término de la concesion, es decir, cumplidos los sesenta y cinco años, pasará el camino á ser del dominio del Estado. El término principiará á contarse desde que sea entregada al tráfico la linea.

5ª El camino será de una sola via, y el ancho de esta será de cuatro pies, ocho y media pulgadas (medida inglesa) entre rieles. El camino se construirá con toda la solidez que requiere su objeto, debiendo pesar los rieles, cuando ménos sesenta libras por yarda lineal; y tanto estos como los durmientes, máquinas, carros &ª serán de la mejor calidad.

6ª El Gobierno concede gratuitamente á la empresa todos los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias. Si la empresa necesitase algunos terrenos muni-

cipales ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa.

7ª Los carruajes, máquinas, rieles, herramientas y demas útiles para construir, reparar y conservar el camino, quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal durante todo el tiempo del privilegio; así como los víveres que se introduzcan del extranjero para la mantencion de los trabajadores durante la construccion del camino.

8ª La empresa podrá introducir peones del extranjero para el trabajo de la linea; y los contratos que con ellos celebre, se harán cumplir con tal que no se opongan á las leyes del pais.

Las autoridades de la provincia prestarán á la empresa el apoyo necesario para conservar el órden entre los trabajadores y hacerlos cumplir su

peones para el desembarque de todos los materiales, útiles y víveres destinados al ferrocarril y para el trasporte de ellos á sus almacenes.

13. El *máximun* de la tarifa que habrá de observarse por la empresa será el siguiente:

Fletes: por cada quintal de carga, por milla, ½ centavos

Pasajes: de primera clase 5 centavos, idem de segunda clase 3 centavos.

Con arreglo á esta base, la empresa formará la tarifa que será sometida á la aprobacion del Gobierno.

14. Las tropas, los empleados civiles y militares que marchen en comision del servicio y las balijas del correo y sus conductores se trasportarán gratis.

15. La empresa no será responsable de los daños y perjuicios que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderias: pero si fuesen causados por culpa ó negligencia de sus dependientes, la responsabilidad será de estos.

Si despues de entregadas las especies con las formalidades establecidas, á los empleados de la empresa, se perdiesen por culpa de estos, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños.

16. D. Ramon Montero y hermanos y la compañia que puedan estos organizar, tendrán el derecho de trasmitir en el todo ó en parte sus derechos al camino por cualquier contrato. Este derecho se extiende á los demas que son accesorios á la libre propiedad. La trasmision se hará con aprobacion del Gobierno; y si se verificase

en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del pais, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

17. El Gobierno concede á la empresa, de una manera absoluta é incondicional, en virtud de la disposicion legislativa de 15 de Octubre de 1864, la garantia nacional del interes de 7 p% sobre el capital de dos millones de soles por el término del privilegio. La garantia comenzará á correr por la tercera parte del señalado tan pronto como estén concluidas doce millas del camino; correrá por las dos terceras partes cuando haya veinticuatro millas concluidas, y se hará efectiva sobre todo el capital, cuando el ferrocarril esté definitivamente concluido. Queda afecto con especialidad á la seguridad de esta garantia el sobrante de las ventas de huano que se hagan en Europa, despues de cubiertas las obligaciones

[redacted]

sos sean precisos para refaccionar ó reponer los daños ó pérdidas que sufra la línea, sus oficinas y el material rodante.

19. El déficit por el cual quede responsable el erario, será pagado á la empresa en Lima, ó en letras sobre Lóndres, á voluntad del Gobierno y al cambio corriente, cada seis meses, y treinta dias despues de haberse presentado las cuentas.

20. Luego que el camino produzca mas de un diez por ciento de beneficio neto, el exceso se entregará al Estado hasta reembolsarle de las sumas que hubiere adelantado para pagar la garantía.

21. La garantía cesará si el ferrocarril produce mas del siete por ciento por dos años consecutivos, sin perjuicio de pagar al Estado lo que hubiese cubierto por garantía.

22. El Gobierno tendrá derecho de nombrar un interventor residente en Iquique para inspeccionar la contabilidad y examinar los balances semestrales que deben hacerse el 30 de Junio y en 31 de Diciembre de cada año, con vista de los libros de la empresa.

23. Todas las cuestiones que se susciten entre el Gobierno y la empresa, se someterán á la decision de una comision compuesta de un ingeniero del Estado y otro de la empresa, y en caso de discordia se nombrará de comun acuerdo un tercero dirimente, cuya resolucion será definitiva.

24. El ferrocarril de Iquique quedará sujeto á las leyes y reglamentos generales que se dicten

respecto del arreglo y policia de los caminos de hierro de la República.

25. D. Ramon Montero y hermanos, se comprometen á comenzar la construccion del ferrocarril dentro de seis meses contados desde la fecha en que les sea entregado el trazo final; y á concluirlo treinta meses despues de haberlo comenzado.

26. Si se suspendieren los trabajos durante un año, Montero perderá de hecho los privilegios que se le conceden. Tanto este caso, como el de la clásula anterior, no tendrán efecto, si ocurren casos fortuitos ó de fuerza mayor.

27. Montero y hermanos se comprometen á constituir antes de treinta dias contados desde el del otorgamiento de la escritura una fianza de *cuarenta mil* soles, sea por medio de una consignacion en documentos del crédito público, ó por

30. Montero y hermanos reconocen en el Gobierno el derecho de declarar la caducidad de este contrato en los casos á que se refieren las clásulas vigésimoquinta y vigésimosesta.

31. Queda tambien establecido que cualquiera linea pueda atravesar las de esta empresa á fin de continuar su propio curso; pero llenando todos los requisitos de seguridad que se observan en en estos casos.

Pase al Ministerio de Hacienda, para que ordene que la Tesoreria Departamental haga extender la correspondiente escritura.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—La-Fuente.

INTERVENCION en el Ferrocarrilde Arequipa.

Lima, Julio 21 1868. *de*

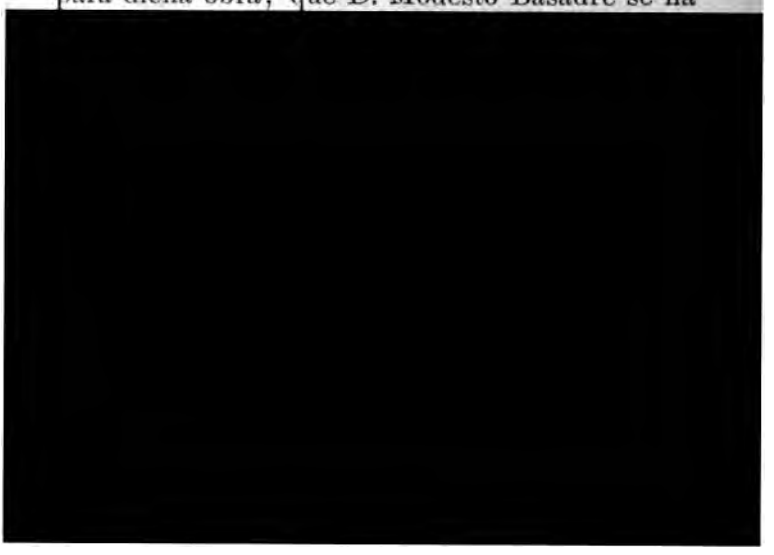
Nómbrase superintendente de la obra de la plantificacion del ferrocarril de Mejia á la ciudad de Arequipa, al Coronel D. Diego Masias y ayudante al capitan D. Abel Maria Vargas; debiendo gozar el superintendente la gratificacion mensual de 50 pesos para la mantencion del caballo, y su ayudante la de 30 pesos tambien mensuales que se hará extensiva á los dos gendarmes montados que deben de servir en clase de ordenanzas. Expídanse las instrucciones con-

venientes y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—LA-FUENTE.

FERROCARRIL de Lima á Chancay.

Lima, Julio 21 de 1868.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: que D. Pedro Telmo Larrañaga, ha solicitado que se declare subsistente el contrato que D. Modesto Basadre celebró con el anterior Gobierno, en 5 de Setiembre de 1867, para la construccion de un ferrocarril de Lima á Chancay, y que se suspenda la convocatoria de postores para dicha obra; que D. Modesto Basadre se ha



bajos; de conformidad con lo dictaminado por el Ministerio Fiscal, y de acuerdo con el voto del Consejo de Ministros: se ratifica el contrato celebrado con D. Modesto Basadre en 5 de Setiembre de 1867 bajo las bases y condiciones estipuladas en la escritura acompañada, y se aprueba el traspaso hecho por Basadre á la compañia representada por D. Waldo Graña. Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene que la Tesoreria Departamental haga extender la correspondiente escritura, insertando en ella la minuta antes referida. — Comuníquese y publíquese. Rúbrica de S. E. — LA-FUENTE.

MEDALLAS.

Lima, Julio 31 *de* 1868.

Á LOS MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES DE VARIAS NACIONES DE EUROPA Y AMÉRICA.

Señor:

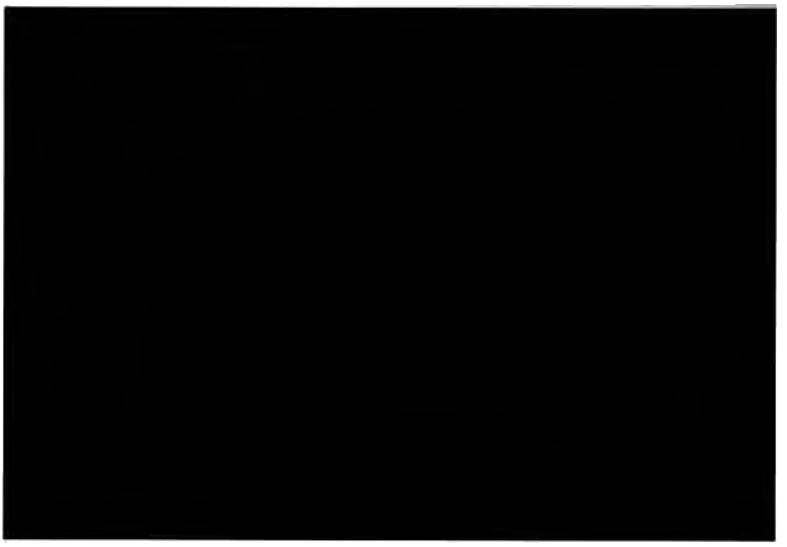
El Gobierno del Perú, comprendiendo la importancia que tienen, en la época presente, las vias de comunicacion destinadas á dar gran desarrollo al comercio interior y exterior de las naciones, decretó con fecha 30 de Abril de este año, la plantificacion de un ferrocarril de la ciudad de Arequipa á la costa, que servirá de base para que, dentro de breve tiempo, y mediante

las nuevas ramificaciones que pueden partir de esa linea, se realice la idea altamente interesante á todos los pueblos, de dar salida á las prodigiosas riquezas del interior de la América que yacen hoy sepultadas é improductivas.

Con el fin de conmemorar ese acontecimiento, llamado á producir tan benéficos resultados para el Perú, y en general para los estados que mantienen con esta República relaciones comerciales, se han mandado acuñar medallas, de las que tengo el honor de remitir á V. E. dos, una de oro y otra de plata, para que se sirva ofrecerlas á ..... á nombre de mi Gobierno.

Me es grato reiterar á V. E. con este motivo, las seguridades de mi distinguida consideracion y aprecio.

(Firmado.)—JUAN MANUEL POLAR.



clase de mercaderias en el puerto de Iquique, otorgándose esta concesion bajo las condiciones siguientes:

1ª Que el muelle que se construya en dicho puerto de Iquique por la empresa del ferrocarril, tendrá todas las condiciones de seguridad necesaria para embarcar y desembarcar cualquiera clase de mercaderias.

2ª Montero y hermanos construirán á su costo una linea férrea desde el muelle hasta los almacenes de la aduana, proporcionando al efecto el respectivo material rodante.

3ª La empresa construirá igualmente una localidad en el muelle para el resguardo.

4ª El derecho de muellaje que percibirá la empresa, conforme á la tarifa, no excederá en ningun caso, del mas bajo que se cobre en los muelles de propiedad particular ó del señalado para el puerto del Callao.

5ª La tarifa del muellaje se presentará cada dos años á la aprobacion del Gobierno, sin cuyo requisito no podrá observarse.

6ª Será libre el tránsito de las personas.

7ª No se cobrará derecho de muellaje por las cosas pertenecientes al Estado, á la Municipalidad ó á los establecimientos de Beneficencia pública. Pase al Ministerio de Hacienda para que por la Tesoreria Departamental haga se extienda la correspondiente escritura adicional, de esta cláusula 11ª del contrato celebrado para el ferrocarril entre Iquique y la Noria. Regístrese y publíquese.

Rúbrica de S. E.—La-Fuente.

Visto este expediente, de conformidad
precedente dictámen fiscal, cuyos funda
se reproducen, y con el voto del consejo
nistros, se resuelve: que queda sin valor
to alguno, la convocatoria que para la co
cion del ferrocarril de Pisco á Ica se hizc
blicó en los periódicos con fecha 20 de
anterior.

Y habiéndose pedido por D. José F. C
ro, á la vez que la ratificacion, algunas m
ciones á la concesion que obtuvo en 28 d
zo de 1867; ratifícase el mencionado contr
jo las bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno concede á D. José Fr
Canevaro ó á quienes legalmente lo repres
el derecho de construir y explotar un ferr
desde el puerto de Pisco hasta la ciudad d

2ª El camino seguirá la direccion marc
el trazo final levantado por el ingeniero I
nesto Malinowsky, con intervencion del
niero del Estado D. José Hindle. Este tr
podrá variarse sin conocimiento

resolverán estas por dos ingenieros, el uno nombrado por la empresa y el otro por el Gobierno: en caso de discordia se nombrará, de comun acuerdo, un tercero dirimente, cuya decision será definitiva.

4ª El ancho de la via será de cuatro piés ingleses ocho y media pulgadas, entre rieles; y todos los materiales que se empleen en la construccion del camino serán de la mejor calidad. El peso mínimun de los rieles, por yarda lineal, será de sesenta libras.

5ª Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviese la linea, serán restablecidos por la empresa, de manera que no sufran daño los propietarios ni el público.

6ª D. José Francisco Canevaro tendrá el derecho de formar una compañia denominada "Compañia del ferrocarril de Pisco á Ica." Esta compañia será nacional, gozando como tal de todos los derechos que le correspondan ó que en adelante se otorguen á las asociaciones de esta naturaleza.

7ª Se ofrecerán en el Perú por el término de seis meses, tres mil bonos de á cien soles cada uno.

8ª Por el término de veinticinco años, no podrá establecerse otra linea férrea entre Pisco é Ica.

9ª El Gobieno cede gratuitamente á D. José F. Canevaro, los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios al ferrocarril y sus dependencias; y en cuanto á los terrenos municipales y de propiedad particular, el Gobierno fa-

cilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada.

10ª Los carros, máquinas, rieles, herramientas y demas útiles para construir, reparar, conservar y explotar el camino, quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal por el término de veinticinco años, duracion del privilegio.

11. Los trabajadores y empleados del ferrocarril, quedarán exceptuados de todo servicio militar, salvo el caso de guerra exterior, respecto de los peruanos.

12. No se exigirá á la empresa ninguna contribucion ordinaria ni extraordinaria, durante el tiempo del privilegio.

13. El Gobierno, á nombre de la nacion, concede á la empresa de una manera absoluta é incondicional, y en uso de la autorizacion concedida en la ley de 21 de Enero de 1863, la ga-

ses de la deuda nacional, segun contratos vigentes.

14. Se concede á D. José F. Canevaro el derecho de emitir bonos por la cantidad 1.450,000 soles, expresándose en ellos la garantia del 7 por ciento que el Gobierno da á la empresa sobre esta cantidad por el término de 25 años.

15. El pago de la garantia se hará en Lóndres por los agentes financieros del Perú semestralmente, quedando obligada la empresa á entregar á dichos agentes con tres meses de anticipacion las cantidades indispensables para el servicio de los bonos y reservándose el Gobierno la facultad de proceder administrativamente contra la empresa, para reembolsarse de lo que deba pagar ó hubiese pagado el agente financiero del Perú, por razon de la garantia de bonos y para indemnizarse, ademas, cargando el interes penal de uno por ciento al mes.

16. Queda convenido que por la cláusula anterior la empresa está obligada á poner á disposicion del agente financiero del Perú en Lóndres el 7 por ciento valor de los intereses, siempre que el ferrocarril produzca ese ó mayor interes. Si los productos netos no alcanzasen al 7 por ciento, la empresa solo remitirá á Lóndres las cantidades que efectivamente produzca el ferrocarril.

17. Para fijar el producto líquido aplicable al interes del 7 por ciento garantizado, se deducirán de las entradas generales los gastos de explotacion, conservacion y reparacion; entendiéndose desde ahora por estos gastos el pago de un director en Ica ó Pisco, de un ingeniero ó inspec-

tor, de un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la administracion y contabilidad, y el número de maquinistas, guardas y operarios que exige el servicio de todo ferrocarril; los gastos de combustible, aceite, grasa y demas artículos de consumo ordinario.

18. Desde que el ferrocarril produzca mas del diez por ciento al año, el exceso se entregará al Estado en reembolso y hasta que quede pagado completamente de las cantidades que de él hubiese recibido la empresa en razon de la garantia.

19. Si el ferrocarril produjese durante dos años consecutivos el 7 por ciento, cesará la garantia del Gobierno respecto de la empresa; pero continuará abonando el interes de los bonos, conforme á la cláusula décimoquinta, reservándose el derecho de proceder contra los empresarios para reembolsarse, segun lo convenido en di-

del Gobierno, y si se verificase en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del pais, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

22. Las cuestiones, no profesionales que ocurran, serán sometidas precisamente al juicio de árbitros arbitradores nombrados por ambas partes, no pudiendo la empresa en ningun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

23. Los empresarios someterán á la aprobacion del Gobierno los estatutos de la compañia y no podrán alterarlos, mientras dure la garantia, sin el prévio consentimiento y aprobacion del Gobierno. La empresa está obligada á fijar, en una seccion de sus estatutos, las reglas que deben observarse respecto á los procedimientos del interventor que nombre el Gobierno.

24. No obstante el derecho que tiene la empresa para arreglar el servicio económico de la linea, se entiende queda obligada á sujetarse á las leyes ó reglamentos generales que se dicten en la República para el arreglo y policia de los ferrocarriles.

25. El contratista se obliga á comenzar los trabajos del ferrocarril dentro de doce meses contados desde la fecha en que se otorgue la escritura de esta ratificacion y modificacion del contrato primitivo y á concluirlo dos años despues de principiado. Si no se principia dentro de los doce meses, caduca de hecho el contrato y se incurre en la multa. En lo demas se declara que para que se tenga por concluida la obra,

deben hallarse acabados los términos, almacenes y demas dependencias. Quedan exceptuados de la responsabilidad á que esta cláusula se refiere, los casos fortuitos y de fuerza mayor.

26. Si se suspendiesen los trabajos durante un año, Canevaro perderá de hecho los privilegios que se le conceden, exceptuándose tambien los casos fortuitos ó de fuerza mayor.

27. Queda vigente el depósito de diez y seis mil soles que en vales del crédito nacional y en calidad de fianza depositó el contratista en la Tesoreria Departamental al celebrarse la anterior escritura; la cual se hará efectiva en los casos á que se refieren las cláusulas anteriores. Esta cantidad será la multa.

28. El Gobierno concede á la empresa cuanta proteccion le sea posible en la esfera de sus facultades, conforme á las leyes, y siempre que no afecte á los intereses fiscales.

de que la primera locomotora recorra la linea desde Pisco hasta Ica, pasará el ferrocarril con todas sus dependencias á ser propiedad del Estado. Comuníquese regístrese, publíquese y pase á la Tesoreria Departamental paraque haga extender la correspondiente escritura.

Rúbrica de S. E.—La-Fuente.

EMPRESTITO al ferrocarril de Chancay.

Lima, Setiembre 17 *de* 1868.

Vista la solicitud de D. Waldo Graña, á nombre de la compañia del ferrocarril de Lima á Chancay, en que pide que se le facilite, en calidad de préstamo, doscientas cincuenta mil libras esterlinas en bonos del empréstito emitido en 1865, quedando por cuenta de la compañia la negociacion y servicio de amortizacion é intereses de los referidos bonos; y considerando

1º Que no ha podido el Gobierno emitir hasta la fecha los bonos reservados del empréstito de 1865, porque carece de fondos para asegurar el servicio de ese papel;

2º Que es conveniente fomentar las empresas de ferrocarriles, por la conocida utilidad que de ellas reporta la industria;

3º Que entregada una parte de los bonos reservados á la empresa del ferrocarril de Chancay

se facilita la construccion de esa linea, sin gravámen del erario nacional.

4º Que la expresada compañia tiene una concesion para esa obra, que fué ratificada por el 2º Vicepresidente de la República y en la cual no se le concedió garantia ninguna.

5º Que si la compañia expresada construye un camino de fierro entre Lima y Huacho, tendrá esta linea una extension de noventa millas y su costo ascenderá, cuando menos, á tres millones de soles.

6º Que hallándose el Gobierno autorizado por la ley de 8 de Noviembre de 1864 para conceder la garantia de 7 por ciento anual de interés sobre el capital que se invierta en todos los ferrocarriles que se establezcan en la República; podria conceder á la compañia constructora del de Lima á Huacho aquella garantia sobre tres millones de soles, lo que le causaria una obliga-

ceder, se hace nominal porque la compañia queda obligada al servicio del empréstito en la parte correspondiente á los bonos que solicita.

9º Que manifestando la empresa que inmediatamente despues de accederse á su solicitud, empezarán los trabajos de nivelacion del mencionado camino, y siendo necesario en las actuales circunstancias fomentar el trabajo de cuantos modos sea dable, es doblemente accequible su pretension;

De acuerdo con el informe de la Direccion de crédito nacional y el de la comision nombrada al efecto, compuesta del presidente del Tribunal Mayor de Cuentas, Dr. D. José Fabio Melgar, del prior del Tribunal del Consulado, D. José Julian Zaracondegui y de D. Vicente Oyague, y oido el consejo de Ministros: se accede á la solicitud de D. Waldo Graña, bajo las condiciones siguientes:

1ª La compañia organizada con el nombre de "Compañia del ferrocarril de Lima á Chancay." se denominará "Compañia del ferrocarril de Lima á Huacho."

2ª El capital social de esta compañia será de tres millones de soles, subdividido en acciones de á ciento y de á quinientos soles.

3ª Las personas que tienen ya organizada dicha compañia, no podrán suscribirse á ella por mas de un millon de soles, quedando obligadas á ofrecer al público, por el término de noventa dias, contados desde el primer aviso, los dos millones de soles, resto del capital social.

4ª La compañia construirá el ferrocarril de

Lima á Huacho, sujetándose á las mismas condiciones establecidas en el contrato para la construccion del de Lima á Chancay.

5º Los trabajos de terraplenes y obras de arte empezarán dentro del término de ocho dias, contados desde la fecha. La seccion de Lima á Chancay quedará abierta al servicio antes del 31 de Diciembre de 1870 y la de Chancay á Huacho, antes del 31 de Diciembre de 1872. Los casos fortuitos ó de fuerza mayor quedan exceptuados.

6º Los bonos que se entregan á la compañia no llevarán el talon de interés y amortizacion del 2º semestre de este año, quedando comprometida dicha compañia á poner á disposicion de los agentes financieros del Perú en Lóndres, antes del 1º de Junio y del 1º de Diciembre de cada año, la suma necesaria para el servicio de los expresados bonos.

elegirá entre los tenedores de acciones por mas de veinte mil soles, al que deba ocupar la vacante, sometiéndose este nombramiento á la aprobacion del Gobierno.

9º El ferrocarril dè Lima á Chancay queda especialmente hipotecado para responder de las obligaciones que la compañia contrae por este contrato.

Pase al Ministerio de Hacienda para que disponga que la Tesoreria Departamental, prévia la correspondiente aceptacion de las anteriores condiciones, extienda la respectiva escritura y para que ordene la entrega de los bonos á que esta resolucion se refiere.

Rúbrica de S. E. — GALVEZ.

FERROCARRIL central tasandino.

Lima, Setiembre 21 de 1868.

Teniendo en consideracion: 1º que el Gobierno está suficientemente autorizado por las leyes de 13 de Febrero de 1861 para hacer ejecutar los estudios de un ferrocarril central, desde la costa al interior, y penetrado de su inmensa importancia, se halla decidido á emprender inmediatamente esos estudios, sea completando los ya practicados, ó practicando otros nuevos en la direccion y bajo las condiciones que sean mas adecuadas;

2º Que la propuesta del señor Meiggs, persona merecidamente acreditada para responder de la buena y cumplida ejecucion de obras de este género, satisface los deseos del Gobierno, por cuanto los estudios se practicarán con todo el esmero que permite al proponente emplear los medios de que dispone, y porque esos estudios quedarán á la disposicion del Gobierno para que este haga de ellos el uso conveniente;

SE RESUELVE:

Acéptase la propuesta hecha por el señor Meiggs para practicar los estudios de un ferrocarril que se denominará *Ferrocarril Central Trasandino* y cuyo objeto será comunicar la costa con el interior, uniendo la capital con el valle de Jauja, incluyéndose el estudio de las ramificaciones que deben completar el expresado ferrocar-

FERROCARRIL de Cuzco y Puno·

Lima, Octubre 9 de 186.

Al Señor Prefecto del Departamento de Arequipa.

S. P.

Los señores Representantes de los Departamentos de Puno y Cuzco se han acercado al Gobierno manisfestándole que D Enrique Meiggs podria emprender los estudios de las lineas férreas que partan de esa ciudad, hasta las del Cuzco y Puno; y el Gobierno adunándose á las ideas de los expresados Representantes, y animado del mas vivo sentimiento por favorecer y prestar una decidida cooperacion á esta clase de empresas, cuyos benéficos resultados no solo contribuyen al progreso y adelanto de los lugares en que se implantan, sino que tienden de una manera positiva al bien de la República, no tendria inconveniente alguno para aceptar la propuesta que hiciese el referido Meiggs para hacer los estudios de las mencionadas lineas, bajo las mismas bases de la que hizo para el ferrocarril de Jauja.

Con tal objeto puede US. proporcionar al señor Meiggs todos aquellos datos y facilidades que pudiese necesitar y estuviesen al alcance de esa Prefectura, para el indicado fin, dando US.

cuenta á este Ministerio, para que el Gobierno pueda en seguida dictar las medidas que fueren convenientes.

Dios guarde á US.

P. GALVEZ.

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Lima, Octubre 12 de 1868.

Estando autorizado el Gobierno por la ley de 8 de Noviembre de 1864 para hacer los estudios que demanden la plantificacion de los ferrocarriles que fueren convenientes en la República, y siendo de grande importancia el proyectado

nientos cuarenta y dos soles que se abonarán por la Tesoreria del Departamento al expresado ingeniero D. Mario Aylleon, á quien desde luego se encarga la realizacion de dichos trabajos, debiendo rendir oportunamente cuenta documentada de la inversion de los fondos que reciba. Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

BASES de una propuesta para el ferrocarril de Jauja.

1ª La compañia se formará con un capital de seis millones de soles.

2ª El Supremo Gobierno prestará á la compañia al interes anual de cinco por ciento un valor efectivo de seis millones de soles, sirviendo de base para este préstamo el resto de bonos reservados de 1865, de que el Gobierno puede aun disponer.

3ª La compañia tendrá la facultad de levantar en Europa los fondos necesarios por medio de obligaciones, á interes fijo, hasta por un valor efectivo de 6 millones de soles.

4ª El producto total del camino se consagrará: 1º al pago de interes y amortizacion de las obligaciones que se emitan: 2º al de un interes de

9 por ciento del capital que se suscriba por acciones, y 3º el sobrante al pago del interes y amortizacion del préstamo al Gobierno.

5ª Basando esta propuesta sobre un costo aproximados de 18 millones de soles para la linea proyectada, solo podrá llevarse á efecto con arreglo á la combinacion propuesta, en tanto que el resultado definitivo de los estudios que se hagan, no acredite como probable un costo mayor de dicha suma.

6ª En caso de que el costo de la obra excediese de 18 millones y que pasase de 20, se aumentará la emision de obligaciones á la suma de 8 millones de soles, valor efectivo.

7ª En caso de que el presupuesto definitivo de la obra no exceda de 20 millones de soles, la compañia principiará los trabajos de la linea en un año despues de firmado el contrato.

8ª El Supremo Gobierno solicitará del Sobe-

reservados, quedarán desde luego depositados en el Banco de Inglaterra y afectados á esta obra, sin que de su valor pueda distraerse cantidad alguna para otros usos. Asímismo, se depositará en el propio Banco las cantidades destinadas á la amortizacion de los bonos, que en el sorteo semestral resulten favorecidos.

Tan luego como el Soberano Congreso comunique al Supremo Gobierno la aprobacion de estas bases, este ordenará que se verifique el mencionado depósito.

10. Quedará abierta al público la suscripcion por acciones para esta compañia desde la fecha de la publicacion de esta solicitud hasta un mes despues de firmada la escritura con el Supremo Gobierno.

11. Los derechos que se otórguen á la compañia, no perjudicarán á las concesiones de otros ferrocarriles declarados hasta la fecha.

Y apoyados en las consideraciones contenidas en la adjunta memoria, que sometemos respetuosamente á la consideracion del Supremo Gobierno:

Suplicamos á V. E. tenga á bien acoger favorablemente esta solicitud.—Lima, á 19 de Octubre de 1868.

Excmo Señor.—F. Domingo Castañeda—J. de la Riva Aguero—N. Rodrigo—José Canevaro é hijos—Pedro Denegri—Valdeavellano y C^{a}—M. Pardo.

FERROCARRIL de Jauja.

Lima, Octubre 26 de 1868.

Vista esta solicitud, y en atencion á la importancia de la obra á que se refiere, con acuerdo unánime del Consejo de Ministros; se concede á D. José Domingo Castañeda, D. José de la Riva Agüero, D. José Canevaro é hijos, D. N. Rodrigo, D. Pedro Denegri, Valdeavellano y C.ª y D. Manuel Pardo, el permiso que solicitan para formar una compañia que se ocupe de la construccion de un ferrocarril de la costa al departamento de Junin, con las siguientes condiciones:

1.ª El capital de la sociedad será de seis millones de soles, dividido en acciones de quinientos soles cada una que se ofrecerán al público por el término designado en la propuesta.

[redacted]

y para acordar que el préstamo del Gobierno solo sea reembolsado despues de satisfacer el interes y amortizacion de las obligaciones y el interes del capital nacional.

6ª Si el presupuesto de la obra pasase de diez y ocho millones de soles, el exceso se completará por tercias partes en la forma prevenida en las cláusulas precedentes.

7ª Si dentro del plazo de un año, contado desde que el Poder Legislativo preste su adquiescencia para este contrato, no estuviese organizada definitavemente la compañia, y hechos los estudios y presupuesto de la obra; quedará sin efecto esta concesion y el Gobierno podrá disponer de los bonos como lo tenga por conveniente.

8ª Se aceptan las demas condiciones consignadas en este recurso en cuanto no se opongan á las cláusulas anteriores.

Remítase este expediente al Cuerpo Legislativo, para los fines á que esta resolucion se refiere.

Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E. —GALVEZ.

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Lima, Octubre 28 *de* 1868.

Se autoriza á D. Pedro Telmo Larrañaga, para que á su costa, proceda á emprender los estudios del trazo preliminar del ferrocarril de esta ciudad

á la de Pisco, por la direccion de los valles de Lurin, Mala, Asia, Chilca, Cañete y Chincha, en los mismos términos de la contrata celebrada con D. Enrique Meiggs, para el ferrocarril de Jauja, sin perjuicio de los que por su parte ha mandado hacer últimamente el Gobierno. Extiéndase la correspondiente escritura.—Rúbrica de S. E. —GALVEZ.

FERROCARRIL de Chiclayo y Lambayeque.

Lima, Noviembre 1º *de* 1868.

Siendo del mas grande y positivo interes para las provincias del Norte de la República, espe-

CONTRIBUCION del ferrocarril Mineral de Pasco.

Lima, Noviembre 6 de 1868.

Siendo atribucion exclusiva del Poder Legislativo imponer contribuciones, segun los artículos 59, § 50 y 80 de la Constitucion, y no correspondiendo al Poder Ejecutivo eximir á nadie del cumplimiento de las que legítimamente se impongan; se declara sin lugar la solicitud de la empresa del Ferrocarril Mineral de Pasco, en cuanto á quedar exento de las contribuciones impuestas por la autoridad Legislativa; y se declara que la empresa no está sujeta á otra alguna que provenga de otra autoridad.—Comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

FERROCARRIL de Chiclayo á Lambayeque.

Lima, Noviembre 13 de 1868.

Nómbrase al ingeniero D. Mário Alleon, para que tan luego como termine la comision que se le ha encomendado en el valle de Carabayllo, marche á la provincia de Chiclayo, con el objeto de hacer los estudios de un camino de fierro entre dicha provincia y la de Lambayeque, y examine las condiciones sobre las cuales deba re-

construirse la iglesia y un hospital en Chiclayo, cuyos trabajos se han mandado ejecutar por suprema resolucion de 10 del que rige, formando los respectivos planos y presupuestos del valor á que ascienden dichas obras. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

FERROCARRIL de sangre en el Callao.

Lima; Noviembre 17 *de* 1868.

Vista la nueva solicitud de D. Guillermo D' Coursey, por la que pide la reconsideracion del supremo decreto de 21 de Mayo último, en que se le negó la colocacion de una via férrea en el

Prefectura para lo que fuere conveniente. Comuníquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

FERROCARRIL de Chimbote á Huaraz.

Lima, Noviembre 18 *de* 1868.

Habiéndose hecho por la compañía que representa D. Juan Edmonson, el estudio preliminar del ferrocarril que, partiendo del puerto de Chimbote llegue á la ciudad de Huaraz, en virtud de la autorizacion que se le concedió por supremo decreto de 7 de Diciembre de 1864; y resultando de esos estudios y del informe que se acompaña, hecho por el ingeniero D. Stephen S. Crosby, que dicho camino es practicable y de grandes y positivos bienes para desarrollar la industria y comercio en todo el departamento de Ancahs; por los muchos y valiosos productos que tiene en minerales y otros artículos para la exportacion: de conformidad con el dictámen del fiscal de la Excma. Corte, quien reproduce el informe de la Direccion de obras públicas; y estando á lo dispuesto en el artículo 2º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, procédase al trazado definitivo del ferrocarril de Chimbote á la ciudad de Huaraz, bajo las bases siguientes:

1ª El empresario Edmonson nombrará un ingeniero de crédito conocido y los ayudantes necesarios, para que en union con el ingeniero que

nombrará el Gobierno, procedan á practicar el trazo definitivo, sujetándose extrictamente á las indicaciones contenidas en el decreto de 7 de Diciembre de 1864, y á las demas instrucciones que dará la Direccion de obras públicas.

2ª Concluido el estudio definitivo, se reserva el Gobierno la facultad de adjudicar la obra al empresario que ofrezca mejores garantias y condiciones, abonándole en este caso al actual empresario los justos gastos que hubiere hecho si no obtiene el camino. Trascríbase este decreto al Prefecto de Ancachs. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GALVÉZ.

FLETES del Callao á Lima.

[redacted]

PERMUTA entre el ferrocarril del Callao y la Municipalidad.

Lima, Diciembre 28 de 1868.

Resultando de este expediente, que la permuta de terrenos que se propone, entre la empresa del ferrocarril y la municipalidad del Callao, es útil y necesaria para el ornato y regularidad de las calles de aquella poblacion; de conformidad con lo dictaminado por el fiscal de la Excma. Corte Suprema; se autoriza al Prefecto del Callao para que proceda á verificar el arreglo hecho por la Municipalidad y el representante de la referida empresa, entendiéndose que el terreno que ahora se cede para la permuta, debe ser de libre disposicion del Estado y quedar sujeto á las condiciones del contrato principal de la empresa con el Gobierno para la plantificacion del camino; debiendo otorgarse la correspondiente escritura conforme á las indicaciones hechas por el fiscal de la Suprema en su precedente vista. Pase al mencionado Prefecto para su cumplimiento. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

FERROCARRIL de Chiclayo y Lambayeque.

Lima, Diciembre 30 de 1868.

Apruébase el presupuesto que antecede, formado por el ingeniero D. Mario Alleon, de los

gastos que demanda la comision que se le ha confiado, relativa á hacer los estudios de un ferrocarril entre Chiclayo y Lambayeque y el de las demas obras públicas que se le encomiendan en dichas provincias, cuyo importe de 892 soles, se le abonará por la tesoreria del departamento, con cargo á la partida 1,356, pliego 1º del presupuesto general. Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

MUELLE para el uso del ferrocarril Mineral de Pasco.

Lima, Enero 7 de 1869.

[redacted]

depósitos: se autoriza á los empresarios del ferrocarril intermineral de Pasco, D. Enrique O' Wyman y compañia, para que puedan construir de su cuenta, un muelle en el puerto de Chancay en el sitio y forma que designan en el plano que presentan, con solo el objeto de internar por él los materiales que necesiten para la obra del ferrocarril, sujetándose á las órdenes y reglamentos que dicte la administracion de la aduana del Callao, para cautelar los derechos fiscales: se les concede tambien el uso y posesion de los terrenos del Estado de libre disposicion que fueren bastante para construir almacenes de depósito, con cuyo objeto se pasará este expediente á la Prefectura para que el Subprefecto de la provincia designe, de acuerdo con los empresarios, los terrenos que puedan proporcionárseles para el indicado fin, en cuya posesion se mantendrán hasta que se concluyan los trabajos de dicho ferrocarril y el Gobierno disponga lo conveniente; debiendo la Prefectura tan luego como haya dado cumplimiento á esta disposicion, devolver el expediente á este Ministerio. Rúbrica de S. E. —GALVEZ.

LEY general sobre construccion de ferrocarriles y emision de bonos.

EL CIUDADANO JOSÉ BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA.

Considerando:

Que es deber de la representacion nacional, facilitar la comunicacion entre los pueblos, fomentando la construccion de ferrocarriles en todo el territorio de la República;

Ha dado la ley siguiente:

[redacted]

ciento de amortizacion acumulativo, siempre que los empresarios reciban los bonos á la par, y convengan en que dicha amortizacion principie á los diez años.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima, á 15 de Enero de 1868.—José Rufino Echenique, Presidente del Senado. — Juan Oviedo, Presidente de la Cámara de Diputados. —Francisco Chavez, Secretario Senador.— Pedro Bernales, Diputado Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 15 de Enero de 1868.—José Balta.— P. Galvez.

FERROCARRIL á la frontera boliviana.

Lima, Enero 16 de 1869.

Estando el Gobierno suficientemente autorizado por la ley de 8 de Noviembre de 1864, para establecer en la República los ferrocarriles que fueren convenientes, despues de conocer su utilidad y practicabilidad; y juzgándose con fundadas razones que el establecimiento de una via férrea entre Tacna y la ciudad de Puno con ramificacion al

Desaguadero, ó cualquiera otro punto de la frontera de Bolivia que fuese mas conveniente, seria de grande importancia para los pueblos del sur, y en especial para los de Moquegua y Puno que se interesan en la realizacion de esta obra; y á fin de disponer lo necesario en cuanto á la direccion y demas circunstancias del trabajo que ha de llevarse á efecto en la forma que ofrezca mas facilidades, se dispone: que el ingeniero D. Federico Hohagen proceda á hacer los estudios preliminares de la mencionada linea férrea. Dénsele al efecto las instrucciones convenientes, y presente á la posible brevedad el presupuesto de los gastos que ocasione el desempeño de esta comision, para que sin pérdida de tiempo se dirija á la ciudad de Tacna con el indicado fin, debiendo remitir á este Ministerio, tan luego como haya terminado sus trabajos, un circunstanciado informe y el respectivo plano y presupues-

fin de que, reconocida su utilidad y practicabilidad, procediese á la ejecucion de los trabajos; y por la de 15 del actual se le autoriza para que, conforme á las prescripciones de la citada ley, proceda á contratar la construccion de los ferrocarriles de Puno y Cuzco: persuadido como está el Gobierno de que la ejecucion de tales trabajos seria mas conveniente y de mas fácil realizacion, prolongando la línea férrea de Arequipa hasta los citados departamentos, cuya obra traerá el engrandecimiento y prosperidad de su industria, comercio y agricultura, que necesitan para su desarrollo, por medio de una pronta y fácil exportacion, se dispone: que se proceda á hacer los estudios de las referidas vias férreas; y en consecuencia se acepta la propuesta que hace D. Enrique Meiggs para ejecutar dichos estudios y trazo preliminar, en los mismos términos y condiciones, que se le acordaron en la suprema resolucion de 21 de Setiembre próximo pasado, para los del ferrocarril á Jauja. Pase al Ministerio de Hacienda para que mande extender la correspondiente escritura, y ofíciese á los Prefectos de los referidos departamentos, para que suministren á Meiggs todos los datos y facilidades, para la ejecucion de los trabajos, en cuanto esté en la esfera de sus atribuciones. Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

FERROCARRIL de Huacho á Lambayeque.

Lima, Enero 22 de 1869.

Estando autorizado el Ejecutivo por la ley de 8 de Noviembre de 1864 para ordenar los estudios de la vias férreas que fuere conveniente implantar en la República, con el fin de que conocida su utilidad y practicabilidad, se proceda á la ejecucion de los trabajos definitivos; y deseando el Gobierno que se plantifiquen todas aquellas vias férreas que fueren posibles, por ser este un medio que contribuirá muy especialmente al engrandecimiento de la República, se dispone: que se proceda á hacer los estudios preliminares de un ferrocarril desde Huacho hasta Lambayeque; y en consecuencia, se acepta la propuesta que hace D. Andrés Alvarez Calderon para em-

FERROCARRIL de Lima al Callao.

Lima, Abril 17 de 1847.

Visto este expediente, con lo expuesto por el fiscal de la Corte Suprema y los Tribunales de Cuentas y del Consulado; y considerando:

1º Que está probada la necesidad que hay de establecer entre Lima y el Callao un camino de fierro que facilite la movilidad mercantil y ofrezca á los traficantes una completa seguridad:

2º Que entre las propuestas recibidas conforme al decreto de 15 de Noviembre de 1845 para la construccion del referido ferrocarril, las únicas vigentes son las presentadas por D. Manuel Argumanis y D. Guillermo Wheelwright:

3º Que siendo condicion principal de la de Argumanis la de levantar un empréstito en Inglaterra á nombre del Gobierno Peruano, no debe admitirse porque esta atribucion, en casos ordinarios como el presente, es exclusiva del Congreso, y solo en los de peligro de la patria corresponde al Consejo de Estado, conforme á los artículos 34 y 103 de la Constitucion:

4º Que si bien el Gobierno no está facultado para levantar empréstitos como el propuesto por Argumanis, lo está por el artículo 170 de la ley fundamental del Estado para conceder privilegios exclusivos y prestar su proteccion á los introductores ó inventores de reformas útiles y

descubrimientos, cuyo caso comprende la propuesta de Wheelwright;

DECRETO:

Art. 1º Se declara sin lugar la propuesta de D. Manuel Argumanis.

Art. 2º Se admite la de D. Guillermo Wheelwright en los términos y con las condiciones siguientes:

Art. 3° El Gobierno concede á D. Guillermo Wheelwright, por espacio de doce años, el privilegio exclusivo de establecer, por medio de máquinas locomotoras y fuera del actual camino carretero, uno de fierro con una via entre Lima y el Callao para el trasporte de pasajeros y mercaderias, debiendo trazarse el ferrocarril desde el muelle del Callao hasta el punto de la capital que el Gobierno señalare, y sin perjuicio de preparar

cumplido el plazo, una junta general para nombrar directores, quienes procederán á formar un reglamento y á tomar las demas medidas convenientes con aprobacion del Gobierno, pero en el caso de que no sean suficientes y haya que buscar accionistas en el extranjero, los que compongan la minoria estarán y pasarán por las resoluciones de los que formen la mayoria.

Art. 6º Wheelwright procederá dentro de cuatro meses, contados desde la publicacion de este decreto, ó antes si fuere posible, á mandar formar por ingenieros, prévio el reconocimiento del terreno, los planos respectivos que aprobará el Gobierno; en la inteligencia de que habiendo accionistas peruanos, suficientes para llenar el objeto, deberá comenzar la obra dentro de cuatro meses, y no habiéndolos, dentro de doce; debiendo en el primer caso quedar expedito el camino para el servicio público dentro de veintidos meses contados desde la publicacion de este decreto; y no habiéndolos, dentro de treinta.

Art. 7° La propiedad del camino para los empresarios durará el tiempo de cincuenta años, pasado el cual será propiedad de la nacion con todos sus repuestos, trenes y útiles, y sin costo alguno.

Art. 8º Si el Gobierno quisiere comprarlo despues de diez años de plantificado y puesto en servicio, se le venderá, pagando préviamente el importe de las acciones, á precios corrientes de plaza, si no exceden del valor primitivo, y en el caso de que excedan, á la par y mas la mitad del aumento.

Art. 9° El Gobierno cede á la empresa los terrenos del dominio público por donde pase el camino, y ademas facilitará la venta de los de particulares que sean necesarios, pagando la empresa préviamente su valor á justa tasacion, y siendo de su cuenta cerrar y dejar en la misma forma en que se encontraren, los fundos que dividiere ó atravesare el camino; y así como construir los puentes y demas que sean necesarios para no obstruir el libre curso de las aguas. Si las propiedades particulares fueren de tal naturaza que no puedan ser vendidas, la empresa celebrará sus contratos, obligándose á pagar á los dueños directos el laudemio y cánon establecido por las leyes.

Art. 10. El máximun de lo que la empresa puede cobrar, respecto de los pasajeros será: 4 reales por cada asiento de primera clase, 2 reales por los de segunda y un real por cada indivi-

Art. 12. El Gobierno protegerá la empresa con todas las providencias que estén dentro de sus atribuciones, exceptuándola por diez años del pago de patente, y á los individuos que se ocupen en ella de todo alistamiento militar.

Art. 13. Se fija á la empresa la utilidad de 15 por ciento anual sobre los capitales invertidos; y cualquiera que sea el exceso, será partible entre la misma empresa, y el Estado que aplicará su mitad á las atenciones mas preferentes del servicio público.

Art. 14. Todos los materiales y útiles que la empresa importe para el camino, así como los combustibles y artículos de refaccion, mejora y aumento, serán libres de derechos del Estado y municipales; pero no de los de descarga, muellaje, pescante y fielatura.

Art. 15. Las cuestiones que pudieran suscitarse y hacerse contenciosas entre la empresa y el Gobierno serán resueltas por los tribunales y conforme á las leyes de la República; sin que sobre esto se admitan reclamaciones de ningun género de los cónsules ó agentes diplomáticos.

Art. 16. La empresa y en su representacion D. Guillermo Wheelwright, queda sujeta al pago de una multa de 25,000 pesos, aplicables á obras de utilidad pública, si el camino no se principia y concluye en los términos señalados en este decreto, salvo los casos fortuitos como naufragio, presa, pirateria, incendio ú otros accidentes marítimos, que justificare la empresa haber acontecido sin que lo haya podido evitar: y para la realizacion de esta multa dará Wheelwright fianzas

á satisfaccion del Gobierno ante la Tesorería General del mismo modo que las que otorgan los empleados públicos que manejan rentas del Estado.

Art. 17. Queda sin efecto todo lo favorable á la empresa que contiene este decreto, siempre que ella faltare á cualquiera de sus condiciones.

Art. 18. Wheelwright construirá al mismo tiempo que el ferrocarril, los almacenes y oficinas de la aduana en el punto que el Gobierno designare; y con arreglo al plano que diere, para lo que se hará por separado un contrato en el que se fijará el enteres que deba ganar el capital que se invierta y el modo y tiempo en que será pagado.

Art. 19. En el caso de que Wheelwright ó su representante en esta capital no acepte estas condiciones, por escrito y dentro de ocho dias, lo que se hará saber al público; el Gobierno otorgará la escritura en favor de cualquiera otra per-

GARANTIA para el ferrocarril del Callao.

Lima, Mayo 26 de 1848.

No habiendo ofrecido los individuos que han hecho propuestas para el ferrocarril la fianza de pesos 25,000 en dinero que se ha exigido para garantir el contrato por decreto de 17 de Abril de 1847 y 1º del presente; se declaran sin lugar las propuestas de D. Manuel Argumanis, D. Edwin Cartes, D. Pedro Geoffroy y D. Antonio Rodulfo; y en su consecuencia pónganse nuevos avisos en el periódico oficial para que eleven propuestas los que quieran hacerlas, bajo la condicion de afianzar el cumplimiento del contrato que se hiciere, con la expresada cantidad.—Rúbrica de S. E.—DÁVILA.

FERROCARRIL á la frontera boliviana.

EL CIUDADANO JOSÉ BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA PERUANA

Considerando:

1º Que las poblaciones del departamento de

Moquegua han sido arruinadas por el terremoto del 13 de Agosto de 1868;

2º Que el medio mas expedito por ahora de procurar el restablecimiento de dichos pueblos, en que existen grandes veneros de riqueza, es la plantificacion de ferrocarriles que faciliten el movimiento de los capitales y el comercio con Bolivia;

3º Que con tal propósito deben hacerse los estudios respectivos, á fin de determinar la línea mas fácil, económica y conveniente;

Ha dado la ley siguiente:

Art. único. Autorízase al Poder Ejecutivo para que mande hacer los estudios, verificar los trabajos, y formar el presupuesto de un ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia atravesando los valles de Sama, Locumba, Moquegua y par-

cule y se le dé el debido cumplimiento.—Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 28 de Enero de 1869.—José Balta.—P. Galvez.

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Lima, Marzo 12 de 1869.

Estando el Gobierno autorizado por diversas disposiciones legislativas, para mandar practicar los estudios y construir todas las lineas férreas que crea conveniente, una vez conocida su utilidad y practicabilidad, y estando terminados los estudios preliminar y definitivo del ferrocarril de esta capital al puerto de Pisco, se resuelve: que se admiten propuestas cerradas por el término de 30 dias para que los que tengan á bien hacerlas, las presenten al Ministerio del ramo, acompañando una garantia á satisfaccion del Tesoro, de quinientos mil soles, y sujetándose á las bases siguientes:

Especificacion.

A.—Trabajos para formar la via.

1. Ancho del camino al nivel de la gradiente. En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, 3 metros 962 ó trece piés ingleses

En excavacion de roca sólida 3 metros 6,565 ó doce piés. En los puntos donde haya atolladeros, ademas del ancho reservado para el camino habrá en las excavaciones una zanja que será toda cubierta con piedra.

2. Los socavones tendrán 4 metros 572 ó 15 piés de ancho, sobre diez y nueve de alto, contados desde la cima del arco, hasta el plano, es decir, hasta 0 m. 30,479 ó un pié mas abajo de la gradiente, lo mismo que en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno ú otro caso con material comun hasta llegar á la gradiente.

3. El talud será de uno horizontal á diez vertical en corte de roca sólida: en todos los demas cortes y en los terraplenes será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion.

4. Los terraplenes en tierra ó cascajo se harán mas altos de lo que deben quedar, en un seis

tes deben ser rellenados hasta cubrirlos.

10. Donde los caminos públicos ó privados crucen la linea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

11. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

12. Los muros de retencion, ó de revestimiento, pueden hacerse de piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 4º [illegible].

B.—La via.

1º Ancho normal de la via entre los rieles cuatro piés ocho pulgadas y media.

2º Forma del riel la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un quilógramos y medio 31 k 50 por un metro de largo.

4º Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nueve quilógramos 9 k. 00 el par cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros 0 m. 022 de diámetro. (Fish plates suspended joints.)

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de ocho y medio piés de largo sobre nueve pulgadas de ancho por seis pulgadas de espesor, de roble pellin, alerce, ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de la colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á dos piés seis

pulgadas de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

C.—Estaciones.

Una principal en Lima y otra en Pisco.

1ª La estacion para los pasajeros y sus equipajes será separada de la estacion destinada para la carga.

2ª La estacion de Lima tendrá:

1º Un salon amueblado para pasajeros de primera clase y otro para los de segunda, con salida separada para los que llegan. Los salones de ambas estaciones serán decentes para los pasajeros de ambas clases.

2º Las boleterias necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes con los aparatos y muebles necesarios.

4º Oficina de equipajes olvidados.

5º Lugares excusados y orinarios separados

12. La estacion mercantil será establecida en el sitio que designe el Gobierno.

1º Un edificio para carga con departamentos separados para recibirla y entregarla; las oficinas de servicio y las balanzas necesarias, lo propio que un departamento de seis piezas y cocina para el administrador de la estacion y su familia, teniendo ademas tres habitaciones de dos piezas cada una para empleados.

2º Un edificio para acomodar á lo menos nueve locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para compostura de locomotoras, con todos los útiles y las maquinarias necesarias y veinte viviendas para maquinistas y fogoneros.

4º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches con veinte viviendas para los carpinteros.

5º Un local para carbon y leña.

6º Dos tanques de fierro batido, colocados sobre construccion de fierro ó albañilería, que contenga cada uno nueve metros cúbicos de agua, con sus aparatos.

7º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

8º Una tornamesa de quince metros 15 m. de diámetro.

9º Ramada para cincuenta carros.

10. Un embarcadero en ranfla para bestias.

B.—Estacion de Pisco.

1º La estacion para los pasajeros será lo mis-

mo que la del Callao, separada de la destinada para la carga.

2º La estacion para los pasajeros y sus equipajes estará establecida en el lugar que designe el Gobierno, y se arreglará á las mismas condiciones que la de Lima. Si el sitio lo permitiese, contendrá ademas un salon amueblado para el directorio con oficinas para la secretaria y archivo, y en caso contrario dichas dependencias formarán parte de la estacion destinada para la carga.

3º La estacion mercantil estará establecida en un sitio apropiado y comprenderá:

1º Un edificio para carga como en Lima.

2º Un edificio para acomodar cuatro locomotoras, con su fosas, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para las composturas menores de locomotoras, carros y demas útiles y maquinarias, debiendo tener diez viviendas para los

2º Las boleterias necesarias con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes con los útiles necesarios.

4º Una oficina para recibir y entregar la carga.

5º Habrá lugares excusados, y orinarios separados para los pasajeros de primera y segunda clase, y separados para las personas de ambos sexos.

6º Un departamento de cuatro piezas y su cocina para el jefe de la estacion y su familia.

7º Un departamento de cuatro piezas y su cocina para el ingeniero residente.

8º Cuatro habitaciones de dos piezas para empleados.

9º Dos departamentos aparentes para un "Restaurant" de primera y segunda clase.

10. Una oficina para el telégafo.

11. Un edificio para acomodar cinco locomotoras con su fosos, tanques y aparatos del caso.

12. Una vereda cubierta de 60 metros 00 de largo.

13. Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y carros, con los útiles y maquinarias necesarias y diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

14. Un tanque de fierro batido análogo á los de la estacion de Lima.

15. Un local para carbon y leña.

16. Una tonamesa de (15 metros 00) de diámetro.

17. Una ramada para diez carros.

18. Un embarcadero en ranfla para bestias.

Habrá estaciones secundarias en los lugares siguientes:

1º En Surco.
2º En Lurin.
3º En Chilca.
4º En Mala.
5º En Tambo de Mora.
6º En Chincha Alta.

Cada una de estas estaciones se compondrá de lo siguiente:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y segunda clase.

2º Una boleteria con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y carga, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para bufete.

5º Lugares excusados y orinarios separados

Habrá ademas pequeñas estaciones en la Villa, Bujama, Santa Bárbara, Rio-Cañete, Hervay Baja y Hervay Alta y se compondrán:

1º De una ramada de 15 metros 00 de largo por 10 metros 00 de ancho, formando vereda de embarque, la que se continuará por un lado y otro, hasta tener 40 metros 00 de largo.

2º Una habitacion compuesta de dos piezas y una oficina.

D.—Material rodante.

1º Nueve locomotoras de primera clase de Krupp en Essen, Prusia, de preferencia, con ténder y segun los últimos adelantos, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no conprendiendo en ello el ténder, á razon de trece quilómetros por hora sobre el gradiente de cuatro por ciento, combinadas con curbas de trescientos cincuenta y dos piés de radio. Debiendo ser dichas locomotoras garantizadas.

2º Dos locomotoras-ténder para el servicio de las estaciones de Lima y Pisco.

3.º Diez coches para pasajeros de primera clase, con centro elevado y segun los últimos adelantos, de los que cuatro serán para veinticuatro pasajeros cada uno y tres con lugares excusados.

Dos coches mixtos.

Veinte coches de segunda clase los que se rán seis con lugares excusados.

4.º Ochenta coches abiertos con bordes en esqueleto de ocho ruedas, para conducir cada uno lo menos diez toneladas de carga.

5.º Treinta carros de plataforma

6.º Cincuenta carros especiales para carbon de piedra.

7.º Cinco carros cerrados, para equipajes, objetos de valor y comunicacion de correos.

8.º Cincuenta carros especiales para ganado.

§ 9.º—Muelles.

Donde la empresa lo juzgue conveniente, podrá construir muelles, y el Gobierno le facilitará el terreno necesario para su construccion y para sus oficinas, teniendo el uso gratuito del de Pisco.

§ 10.—Ramificaciones.

La empresa deberá hacer ramificaciones sobre la linea principal, en todos los puntos donde lo crea conveniente.

§ 11.—Prevenciones generales.

1º Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2º Habrá telégrafos de sogas en los coches.

3º Las ruedas serán de fierro fundido.

7.º El Gobieno aceptará la propuesta que crea conveniente, previniéndose que vencido el término de los treinta dias durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á la apertura de dichas propuestas en el salon de su despacho á presencia de los Jefes de Seccion y los interesados.

Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

AVISO oficial.

El término de los avisos que previene el anterior supremo decreto, se vence el Juéves 15 de Abril, y se previene que en dicho dia á las dos de la tarde, se procederá á la apertura de las propuestas que se hayan hecho.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—
JOSÉ NAVARRO.

FERROCARRIL central trasandino.

Lima, Marzo 22 de 1869.

Estando el Gobierno plenamente autorizado por la ley de 13 de Enero del presente año para contratar la construccion del Ferrocarril Central Trasandino; y hallándose terminados los estudios y el trazo de la seccion comprendida entre el

CALLAO Y LIMA Á LA OROYA, se resuelve: que se admiten propuestas cerradas por el término de cien dias para que los que tengan á bien hacerlas, las presenten al Ministerio del Ramo, acompañando una garantia á satisfaccion del Tesoro de quinientos mil soles, y sujetándose á las bases siguientes:

SECCION DEL CALLAO Y LIMA Á LA OROYA.

Especificacion.

A.—Trabajo de formacion del camino.

1º Ancho del camino al nivel de la gradiente. En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, cuatro metros y treinta centímetros.

En excavacion de roca sólida, tres metros y

da cien metros nichos que tendrán dos metros de ancho, por un metro y medio de profundidad y dos metros y medio de alto.

En el fondo habrá una zanja para la libre evacuacion de las aguas. Los socavones llevarán arqueria donde la calidad del terreno lo haga necesario.

3º El talud será de uno horizontal á diez vertical en corte de roca sólida: en todos los demas cortes y en los terraplenes, será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion.

4º Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo, ó de piedra.

5º La gradiente máxima será de tres por ciento en curvas de menos de trescientos metros de radio y de cuatro por ciento en los demas casos.

6º El radio mínimun de las curvas será de dos cientos metros y solo en casos excepcionales podrá bajar á ciento veinte metros.

7º Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobrestructura y tendrá estribos y pilastras de piedra ó fierro.

8º En la seccion en que no hay necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. En la region de las lluvias, cuando el terreno no ofrezca buenas condiciones naturales, se añadirá una capa de cuarenta centímetros de lastre, empleando para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos.

9º Donde los caminos públicos ó privados

crucen la linea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

10. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 2º [illegible].

[illegible]—La via.

1º Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2º Forma del riel, la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por metro.

4º Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par, cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro (Fish plates suspended joints.)

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

(A) Estaciones del Callao.

I. La estacion para los pasajeros y sus equipajes será separada de la estacion destinada para la carga.

II. La estacion para los pasajeros y sus equipajes estará establecida en el sitio denominado el "Castillo del Sol" y su edificio contendrá:

1º Un salon amueblado para pasajeros de primera clase, y otro para los de segunda clase, con salida separada para los que llegan;

2º Las boleterias necesarias con sus aparatos;

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes, con los aparatos y muebles necesarios;

4º Oficina de equipajes olvidados;

5º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y de segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres;

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y de segunda clase;

7º Un departamento de seis piezas y una cocina aparente para el jefe de la estacion y su familia;

8º Tres habitaciones de dos piezas cada una, para los empleados;

9º Una oficina para el telégrafo;

10. Un cobertizo para abrigar cuatro coches y cuatro carros;

11. Una vereda de ochenta metros cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la linea contigua de rieles;

12. Una tornamesa de quince metros de diámetro;

III. La estacion mercantil estará establecida

en el sitio que en tiempo oportuno designe el Gobierno y comprenderá:

1º Un edificio para carga, con departamentos separados para recibir y entregar, las oficinas de servicio y las balanzas necesarias y un departamento de seis piezas y cocina para el administrador de la estacion y su familia, así como tres habitaciones de dos piezas cada una para empleados.

2º Un edificio para acomodar á lo menos diez locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para compostura de locomotoras, con todos los útiles y las máquinas necesarias y veinte viviendas para maquinistas y fogoneros.

4º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con veinte viviendas para los carpinteros.

5º Un corral para carbon y leña.

II. La estacion para pasajeros y sus equipajes estará establecida en el sitio que para ella designe el Gobierno, en la caja del rio con entrada por la cuadra denominada de "Polvos Azules." La comunicacion entre la calle y las veredas de embarque se hará por medio de escaleras espaciosas, y llenará por lo demas las mismas condiciones que las especificadas para la estacion de pasajeros en el Callao. Si el sitio lo permite, contendrá tambien un salon amueblado para el Directorio con oficinas para la secretaria y el archivo; en caso contrario, dichas dependencias formarán parte de la estacion destinada para la carga.

III. La estacion mercantil estará establecida en el sitio denominado "Monserrate," utilizando para ella los terrenos de dominio público y comprenderá:

1º Un edificio para carga como en la del Callao.

2º Un edificio para acomodar cuatro locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y de los carros con los útiles y las maquinarias necesarias, y diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

4º Un corral para carbon y leña.

5º Un tanque de fierro batido, análogo á los de la estacion del Callao.

6º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

7º Una tornamesa de quince metros (15m 00) de diámetro.

8º Una ramada para 30 carros.

9º Un embarcadero en ranfla para bestias.

(c) Estacion de San Pedro Mama.

En San Pedro Mama, las estaciones para pasajeros y para carga estarán reunidas y comprenderán:

1º Salones amueblados para pasajeros de primera clase y de segunda clase.

2º Las boleterias necesarias con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes, con los aparatos y muebles necesarios.

4º Una oficina igualmente para recibir y entregar las cargas.

5º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y de segunda clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion y su familia.

y maquinarias necesarios y diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

15. Un tanque de fierro batido análogo á los de la estacion del Callao.

16. Un corral para carbon y leña.

17. Una tornamesa de quince metros (15 metros) de diámetro.

18. Una ramada para diez carros.

19. Un embarcadero en ranfla para las bestias.

(D.) Estacion de la Oroya.

La estacion de la Oroya estará combinada de modo que se pueda prestar al establecimiento posterior de ramales para el Cerro de Pasco, el valle de Chanchamayo y el valle de Huancayo, y comprenderá lo mismo que la estacion de San Pedro Mama, salvo que:

1º El edificio para acomodar las locomotoras podrá recibir hasta diez locomotoras.

2º La ramada será para 30 carros en lugar de 10.

3º El edificio para la compostura de las locomotoras con su máquina y útiles será como el del Callao.

(E) Habrá estaciones secundarias en los lugares siguientes:

1ª En Santa Clara.
2ª En Cocharcas.
3ª En Surco.
4ª En Matucana.
5ª En San Mateo, en la quebrada de Parac.
6ª En Anche, en la quebrada del rio Blanco.
7ª En Bellavista.
8ª En Casapalca y

9ª En Jauly.

Cada una de estas estaciones comprenderá lo siguiente:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y de segunda clase.

2º Una boleteria con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para bufete.

5º Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y segunda clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion.

8º Una habitacion de dos piezas para un em-

po oportuno. Cada paradero se compondrá de lo siguiente:

1º Una ramada de quince metros (15 metros 00) de largo por diez metros (10 metros 00) de fondo, formando vereda de embarque, la que se continuará por un lado ú otro hasta tener cuarenta metros (40 metros 00) de largo.

2º Una habitacion compuesta de dos piezas y una oficina.

(D) Material Rodante.

1º Diez locomotoras de primera clase, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de trece kilómetros por hora sobre gradientes de cuatro por ciento combinadas con curvas de trecientos metros (300 metros 00) de rádio.

Diez locomotoras, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de treinta y cuatro kilómetros por hora sobre gradientes de uno y medio por ciento.

Dos locomotoras-ténder para el servicio de las estaciones de Lima y el Callao.

2º Veinte coches para pasajeros de primera clase con centro elevado y segun los últimos adelantos, de los que cuatro serán solamente para 24 pasajeros cada uno y 6 serán con lugares excusados.

Cuatro coches mixtos.

Veinte coches de segunda clase, seis de los que serán con lugares excusados.

3º Cien carros abiertos con bordes en esque-

leto, de ocho ruedas cada uno, cuando ménos 10 toneladas de carga.

4º Treinta carros de plataforma, en lo demas como los de esqueleto.

5º Cincuenta carros especiales para carbon de piedra y metales.

6º Diez carros cerrados para equipajes y objetos de valor.

7º Cincuenta carros especiales para ganado.

8º Telégrafos de soga en los coches.

9º Las ruedas de toda clase han de ser de fierro fundido templado.

(E) Prevenciones Generales.

1ª Todo el material que se emplee, será de la mejor calidad.

2ª Los planos para puentes, estaciones, muros y en general para toda obra de arte serán sometidos al ingeniero Inspector para su exámen y aprobacion, lo mismo que los trazos en que es-

5ª Entre la seccion del Callao y esta capital, no se podrá trasportar por la línea trasandina, pasajeros ni mercaderias, mientras subsista el privilegio que goza el ferrocarril de esta capital al Callao; no comprendiéndose en la anterior prohibicion el tráfico directo de pasajeros ó de carga entre el mencionado puerto del Callao y las demas estaciones de la linea ó vice-versa.

6ª El Gobierno aceptará la propuesta que sea conveniente, en vista de las garantias que ofrezcan los proponentes para la mas pronta y segura realizacion de esta empresa, previniéndose que vencido el término de los cien dias durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á la apertura de dichas propuestas en el salon de despacho á presencia del Oficial Mayor, Jefes de Seccion y de los proponentes.—Rúbrica de S. E.—GALVEZ.

AVISO OFICIAL.

El término de los avisos que previene el anterior supremo decreto, se vence el 1º de Julio, y se previene que en dicho dia, á las dos de la tarde, se procederá á la apertura de las propuestas que se hayan hecho.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—JOSÉ NAVARRO.

FERROCARRIL trasandino de Pacasmayo á Cajarmaca.

Lima, Marzo 22 de 1869.

Estando el Gobierno plenamente autorizado por la ley de 10 de Enero del presente año, para contratar la construccion del ferrocarril trasandino de *Pacasmayo á Cajamarca;* y hallándose terminados los estudios y el trazo respectivo, se resuelve: que se admiten propuestas cerradas por el término de cien dias, para que los que tenga á bien hacerlas, las presenten al Ministerio del ramo acompañando una garantia á satisfaccion del Tesoro de quinientos mil soles, sujetándose á las bases siguientes.

ciones una zanja que será forrada con piedras en las partes que sea necesario.

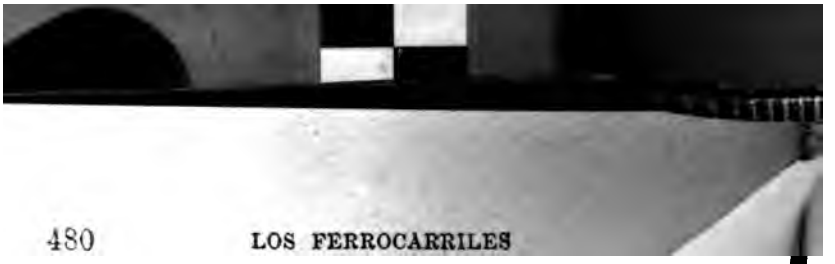
2. Los socavones tendrán cuatro metros y ochenta centímetros [4 metros 80) de ancho y cinco metros noventa centímetros (5 metros 90] de alto contados desde la cima del arco hasta treinta centímetros (6 metros 30) mas abajo de la gradiente lo mismo que en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno ú otro caso con material conveniente, hasta llegar á la gradiente. Para el abrigo de los cuidadores, se formaran á cada cien metros nichos que tendrán dos metros (2 metros 00) de ancho, por un metro y medio de profundidad (1 metro 50) y dos metros y medio (2 metros 50) de alto. En el fondo habrá una zanja para la libre evacuacion de las aguas. Los socavones llevarán arqueria donde la calidad del terreno lo haga necesario.

3. El talud será de uno horizontal á diez vertical en corte de roca sólida: en todos los demas cortes y en los terraplenes, será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion.

4. Los terraplenes en tierra ó cascajo que se habrán asentado despues de un año de explotacion, serán repuestos en la altura en que lo exija la gradiente.

5. Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo, ó de piedras.

6. La gradiente máxima será de tres por ciento en curvas de menos de trecientos metros (300 metros 00) de radio y de cuatro por ciento en los demas casos.



FERROCARRIL trasandino de Pacasmayo á Cajarmaca.

Lima, Marzo

Estando el Gobierno plenar de
por la ley de 10 de Enero del men-
contratar la construccion de' . En la
dino de *Pacasmayo á Caj* no ofrez-
terminados los estudios ' , se añadirá una
resuelve: que se admit s (0 metros 40) de
el término de cien di no los materiales conve-
bien hacerlas, las pr en los sitios mas vecinos.
acompañando un caminos públicos ó privados
soro de quinien arán los pasajes necesarios
bases siguien barreras.

de una manera segura el cami-
por terreno cultivado.
os de retencion ó de revestimien-
verse en piedra seca, sujetos á la
que menciona el artículo 2 F.

vía
o normal de la via entre los rieles, un
cuenta y cuatro centímetros [1 metro

forma del riel, la que se denomina **T**.
Peso del riel: treinta y un kilogramos y me-
(1 kilógramos 50) por metro.
Junturas suspendidas y con dos planchas
de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de
nueve kilógramos (9 kilógramos 00) el par,

do menos, aseguradas con cuatro tornillos
te y dos milímetros (0 metros 022) de
(Fish plates suspended joints.)
ros y puntas de acero.
hechos por máquina.
s de dos metros y cincuenta cen-
(2 metros 50) y veinte centí-
) metros 20) por trece centí-
s 13) de espesor, de Roble Pe-
, Ciprés ó California Redwood.

La colocacion de la via se hará con todas precauciones que exijan el cambio de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9. Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros (0 metros 75) de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

C—Estaciones.

[A] Estacion de Pacasmayo.

1. La estacion de Pacasmayo estará establecida ocupando en su mayor parte por medio de un relleno, la pampa baja que está al norte del pueblo y comprenderá:

I. Un edificio que contenga:

1º Un salon amueblado para pasajeros de primera clase y otro para los de segunda clase, con salida separada para los que llegan.

2º Las boleterias necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes con los aparatos y muebles necesarios.

4º Oficinas de equipajes olvidados.

7. El radio mínimo de las curvas será de doscientos metros (200 metros 00) y solo en casos excepcionales, podrá bajar á ciento veinte metros (120 metros 00).

8. Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobrestuctura, y tendrán estribos y pilastras de piedra ó de fierro.

9. En la seccion en que no hay necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. En la region de las lluvias, cuando el terreno no ofrezca buenas condiciones naturales, se añadirá una capa de cuarenta centímetros (0 metros 40) de lastre, empleando para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos.

10. Donde los caminos públicos ó privados crucen la linea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

11. Se cercará de una manera segura el cami-

cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veinte y dos milímetros (0 metros 022) de diámetro *(Fish plates suspended joints.)*

5. Cruceros y puntas de acero.

6. Pernos hechos por máquina.

7. Durmientes de dos metros y cincuenta centímetros de largo (2 metros 50) y veinte centímetros de ancho (0 metros 20) por trece centímetros (0 metros 13) de espesor, de Roble Pellin, Alerce, Ciprés ó California Redwood.

8. La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan el cambio de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9. Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros (0 metros 75) de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

℄—Estaciones.

[A] Estacion de Pacasmayo.

1. La estacion de Pacasmayo estará establecida ocupando en su mayor parte por medio de un relleno, la pampa baja que está al norte del pueblo y comprenderá:

I. Un edificio que contenga:

1º Un salon amueblado para pasajeros de primera clase y otro para los de segunda clase, con salida separada para los que llegan.

2º Las boleterias necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes con los aparatos y muebles necesarios.

4º Oficinas de equipajes olvidados.

5º Dos departamentos de Restaurant de primera y segunda clase.

6º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

7º Urinarios separados para pasajeros de primera y segunda clase.

8º Dos departamentos cada uno de seis piezas y una cocina aparentes, uno para el jefe de la estacion y su familia y otro para el superitendente.

9º Un salon amueblado para el Directorio con oficinas para la secretaria y el archivo.

10. Seis habitaciones de dos piezas cada una para los empleados.

11. Una vereda de sesenta metros (60 metros 00) cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la linea contigua de rieles.

12. Un edificio para carga, con departamentos separados para recibir y entregar: las oficinas

tenga cada uno nueve metros cúbicos de agua, con sus aparatos.

18. Un aparato para destilar el agua del mar para el servicio de la estacion, capaz de producir (24 metros 00) veinticuatro metros cúbicos en veinticuatro horas.

19. Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

20. Una tornamesa de quince metros 00 de diámetro.

21. Una ramada para 50 carros.

22. Un embarcadero en ranfla para bestias.

(B) Estacion de la Viña.

La estacion de la Viña comprenderá:

1º Salones amueblados para pasajeros de primera y segunda clase.

2º Salones amueblados para pasajeros de primera y de segunda clase.

3º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y de segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

4º Urinarios separados para pasajeros de primera y segunda clase.

5º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el ingeniero residente.

6º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion y su familia.

7º Cuatro habitaciones de dos piezas para empleados.

8º Dos departamentos aparentes para restaurant de primera y segunda clase.

9º Una oficina para telégrafo.

10º Un edificio para acomodar cuatro locomo-

toras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

11. Una vereda de treinta metros cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la linea contigua de rieles.

12. Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y de los carros con los útiles y maquinarias necesarias y diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

13. Un tanque de fierro batido análogo á los de la estacion de Pacasmayo.

14. Una ramada para carbon y leña.

15. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

16. Una ramada para diez carros.

17. Un embarcadero en ranfla para bestias.

(c) Estacion de Cajamarca.

La estacion de Cajamarca estará situada en una parte de los terrenos de la Recoleta y comprenderá, lo mismo que la estacion de Pacasma-

Cada una de estas estaciones comprenderá lo siguiente:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y segunda clase.

2º Una boleteria con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para bufete.

5º Lugares excusados para pasajeros de 1ª y de 2ª clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion.

8º Una habitacion de dos piezas para un empleado.

9º Una oficina para el telégrafo.

10º Una vereda cubierta de treinta metros.

11. Una ramada para tres carros.

12. Un corral ó una ramada para carbon y leña.

13. Un tanque como los de Pacasmayo, salvo en Chilete, donde es inútil.

14. Un embarcadero en ranfla para bestias.

15. En cada una de las estaciones de la Asuncion y de Huacrarrucro, habrá una tornamesa de quince metros de diámetro.

(D) Material Rodante.

1º Ocho locomotoras de primera clase, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso

bruto, no comprendiendo en cllo el ténder, á razon de trece kilómetros por hora sobre gradientes de cuatro por ciento combinadas con curvas de trescientos metros de radio.

Ocho locomotoras capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de treinta y cuatro kilómetros por hora, sobre gradientes de uno y medio por ciento.

Dos locomotoras-ténder para el servicio de las estaciones.

2º 16 coches para pasajeros de primera clase con centro elevado y segun los últimos adelantos, de los que cuatro serán solamente para 24 pasajeros cada uno y 6 serán con lugares excusados.

Cuatro coches mixtos.

16 coches de segunda clase, 6 de los que serán con lugares excusados.

3º Ochenta carros abiertos con bordes en esqueleto, de ocho ruedas, para conducir cada uno

frente de la estacion, con las condiciones siguientes:

1ª El muelle se compodrá de dos partes: la una sólida que formará la extremidad del muelle y servirá para el embarque y desembarque, y la otra en esqueleto que servirá para unir la primera con la costa y con la estacion.

2º La parte sólida tendrá doscientos metros de largo y 30 metros de ancho. Su exterior estará formado con muros de piedra, con cal hidráulica de reconocida calidad ó con cimiento de Portland, y la parte interior entre los muros estará rellenada con piedras, cascajo ó arena. Su extremo formará una punta.

3º La parte en esqueleto será del sistema "Mitchell" y tendrá 1,000 metros de largo y diez de ancho.

4º El muelle tendrá un pescante para levantar un peso de diez toneladas, dos para cinco toneladas cada uno y tres para tres toneladas.

5º Ademas habrá dos pescantes sobre ruedas para dos y media toneladas.

6º Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conexiones y cambios para pasar en ambos extremos de una via á la otra.

7º En la rada se colocarán veinte boyas de hierro ancladas por medio de tornillos de "Mitchel."

B.—Prevenciones Generales.

1ª Todo el material que se emplee, será de la mejor calidad.

2ª Los planos para puentes, estaciones, muros y en general, para toda obra de arte serán some-

tidos al ingeniero inspector para su exámen y aprobacion, lo mismo que los trazos en que especialmente habria que emplear curvas de menos de doscientos metros de radio.

3ª El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el extricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

4ª Los trabajos deberán comenzarse cuatro meses despues de celebrado el contrato y la línea será concluida y entregada al Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que fuese aceptada, quedando á beneficio del Tesoro, caso de falta, la garantia presentada y sin perjuicio de las multas que se estipule en el contrato.

5ª El Gobierno aceptará la propuesta que crea conveniente, en vista de las garantias que ofrezcan los proponentes para la mas pronta y segura realizacion de esta empresa previniéndose que vencido el término de los cien dias durante

tarde, se procederá á la apertura de las propuestas que se hayan hecho.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—José Navarro.

FERROCARRIL de Huacho á Puente Cochas.

Lima, Abril 23 de 1869.

Estando autorizado el Gobierno por ley de 8 de Noviembre de 1864 para que se hagan los estudios y trazos de todas las lineas ferreas de la República, que sean convenientes; se acepta la propuesta de D. José Amancio Castillo para que haga los estudios de la via ferrea de Huacho al puente de Cochas del rio Barranca; y de ese punto por la quebrada Llaclla ú otra mejor senda, que pase por los llanos de Sampa hasta la villa de Recuay, en los mismos términos que se le concedió á D. Enrique Meiggs por resolucion de 22 de Setiembre último. Pase al Ministerio de Hacienda para que mande extender la respectiva escritura. Rejístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—Ferreyros.

FERROCARRIL de Pisagua á Sal de Obispo.

Lima, Mayo 18 *de* 1869.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: 1º que es un deber del Gobierno prestar toda proteccion á las lineas ferreas que puedan establecerse en el territorio de la República: 2º que este deber es aun mas imperioso cuando dicha proteccion pueda prestarse sin gravámen ninguno al fisco y consultando los intereses del comercio y el desarrollo de la riqueza pública: 3º que siendo la industria salitrera de la provincia de Tarapacá una de las mas valiosas que tiene el pais, es conveniente ofrecerle todo género de facilidades para su progreso y acrecenta-

Montero y hermanos, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno concede á D. Ramon Montero y hermanos el derecho de construir y explotar un ferrocarril desde el puerto de Pisagua á Zapiga y Sal de Obispo y demás salitreras del Norte de la provincia de Tarapacá hasta pampa Negra y Negreros en el sur con, las ramificaciones que fuesen necesarias; sobre el cual gozarán de privilegio exclusivo por el término de veinticinco años y de la propiedad de sesenta años mas, pasando despues á ser del dominio del Estado, con todos sus útiles y enseres.

2ª La empresa construirá el expresado camino á su costa y sin que el Gobierno asuma ni reconozca responsabilidad alguna por garantia, adelanto, préstamo ú otro título.

3ª Se principiará la construccion del ferrocarrocarril seis meses despues de otorgada la escritura y la linea principal será concluida treinta meses despues de comenzada la construccion, salvo casos fortuitos de guerra civil ó exterior, inundaciones, terremotos ó de fuerza mayor &ª

4ª El proponente tendrá el derecho de organizar una compañia anónima que se denominará "Compañia del Ferrocarril de Pisagua," la cual gozará de todos los privilegios y derechos que tienen ahora y los que en adelante se acuerden á esta clase de asociaciones.

5ª El Gobierno concede á la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias. Si necesitase algunos terrenos municipales, de

beneficencia ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada.

6º Quedarán exceptuados de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles para construir, conservar y reparar el camino.

7º Estando destinado principalmente este ferrocarril á la conduccion del salitre del interior á la costa, la empresa adoptará para la via el ancho de tres piés seis pulgadas, medida inglesa, entre rieles, y tanto estos como las máquinas, durmientes, &ª serán de la mejor calidad.

La linea podrá tener dos vias donde el tráfico lo exijiese.

8º La empresa tendrá el derecho de construir un muelle en el puerto de Pisagua para su uso particular y embarque del salitre, mientras el

11. Los trabajadores y empleados del ferrocarril quedarán exceptuados del servicio militar, salvo el caso de guerra nacional.

12. El proponente ó la compañia que organice, tendrá el derecho de trasmitir en el todo ó en parte sus derechos al camino, por cualquier contrato. Esta facultad se extiende á los demas derechos que son accesorios á la libre propiedad. Si la trasmision se hiciese en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del pais, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático.

13. El máximo de la tarifa que habrá de observarse por la empresa será igual á la del ferrocarril de Iquique: es decir fletes, cada quintal de carga uno y medio centavos por milla; pasaje de primera clase, cinco centavos por milla; de segunda tres centavos.

14. Las tropas, los empleados civiles ó militares que marchen en comision del servicio, y las balijas del correo y sus conductores se trasportarán gratis.

15. La empresa no será responsable de los daños y perjuicios que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderias; pero si fuesen causadas por culpa ó negligencia de un dependiente, la responsabilidad pecuniaria seria de la compañia. Si despues de entregadas las especies con las formalidades establecidas, se perdiesen por culpa de dichos dependientes, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños.

16. Treinta dias despues de otorgada esta cencesion, el proponente constituirá una fianza de veinte mil soles, que se hará efectiva en el

caso de que falte á las condiciones estipuladas.

17. La empresa formará sus reglamentos y los someterá á la aprobacion del Gobierno, quien de acuerdo con ella podrá modificarlos.

18. Cualquiera linea puede atravesar las de de la empresa á fin de continuar su propio curso; pero llenando todos los requisitos de seguridad y sin que se impida en ningun caso el curso ni de la una ni de la otra.

19. Antes de entregarse la linea al servicio del público se practicará un reconocimiento por dos ingenieros para acreditar su seguridad y conveniente construccion.

20. Montero y hermanos reconocen en el Gobierno el derecho de declarar la caducidad de este contrato, siempre que no se comience la obra en el plazo estipulado en la clásula 3ª ó se suspenda el trabajo durante un año.

Pase al Ministerio de Hacienda para que or-

tan los SS. Miró Quezada y hermanos para construir un ferrocarril entre las minas de sal de Huacho y la caleta de Playa Chica: se declara sin lugar la expresada solicitud. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Lima, Junio 14 *de* 1869.

Vistas los propuestas presentadas para la construccion de un ferrocarril de Lima á Pisco y los informes de las diferentes comisiones nombradas para examinarlas, se declara: que el Gobierno prefiere la presentada por don Andres Alvarez Calderon, bajo el sistema de proteccion del Gobierno por medio de préstamo de 2.600,000 S. en bonos del Estado. Por tanto: redáctese el proyecto de contrato con las alteraciones acordadas para que se lleve á efecto, si estas convienen ó no á los interesados. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

DEVOLUCION de derechos á el ferrocarril del Cerro de Pasco.

Lima, Junio 21 *de* 1869.

Habiéndose dispuesto por el artículo 10 de la contrata celebrada con los empresarios del ferrocarril intermineral del Cerro de Pasco que todas las máquinas, útiles y demas artículos que se importen del extranjero con destino y aplicacion á la mencionada empresa, queden exentos de todo derecho fiscal y municipal; y debiendo el Gobierno acordarle toda proteccion á dicha empresa, que ya se halla plantificada en consideracion á los importantes beneficios que debe dar al departamento de Junin y á toda la República, se dispone: que la aduana del Callao devuelva al agente de la empresa D. Tomas Conroy los 12

FERROCARRIL de la Oroya.—Próroga.

Lima, Junio 27 de 1869.

Vista la anterior solicitud prorógase á quince dias mas el término de los cien dias que se fijaron por decreto de 22 de Marzo último, para la admision de propuestas para la construccion de los ferrocarriles trasandinos de Lima á la Oroya, y de Pacasmayo á Cajamarca. Fíjense los respectivos avisos y comuníquese.—Rúbrica de S. E. —FERREYROS.

AVISO oficial.

Para dar cumplimiento al supremo decreto anterior, se previene que el término de la prúroga se vence el 15 del próximo mes de Julio.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—JOSÉ NAVARRO.

REVALIDACION otorgada al ferrocarril de Eten.

Multa general impuesta á los que no cumplan su compromiso.

Lima, Junio 12 *de* 1869.

Visto este expediente y considerando: 1º Que

por supremos decretos de 3 de Julio, 19 de Agosto y 19 de Setiembre de 1867, se concedió á D. J. Antonio Garcia y Garcia privilejio por el termino de veinticinco años para establecer y explotar de su cuenta sin garantia de interes, un ferrocarril que partiendo del pueblo de Eten y Monsefú pase por las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, exceptuándose de dicho privilejio el trayecto que media entre estas dos últimas ciudades, que se declara libre á otras empresas: 2º que la referida concesion quedó perfeccionada con el otorgamiento de la correspondiente escritura en 3 de Octubre del mismo año, entre el Administrador de la tesoreria general y el concesionario D. José Antonio Garcia y Garcia ante el escribano público y de dicha oficina D. Claudio José Suarez con todo el requisito de ley: 3º que en 3 de Julio de 1867, se concedió privilejio á D. Juan [redacted] para construir un ferrocarril del puerto [redacted] ciudad de Chiclayo, con facul- [redacted] hasta la de Lam- [redacted]

el desarrollo y engrandecimiento de las provincias de Chiclayo y Lambayeque; se resuelve: 1º derógase el decreto de 7 de Julio de 1868, por el que se concedió á D. Juan Cossio los derechos y privilejios de que estaba en posesion legal y pertenecen á D. José Antonio Garcia y Garcia: 2º quedan subsistentes las concesiones otorgadas á este último por los decretos de 3 de Julio, 19 de Agosto y 19 de Setiembre de 1867, consignados en la escritura de contrato, así como las que se hicieron á Cossio, por el decreto de 3 de Julio de 1867: 3º el tiempo señalado en ambas concesiones para dar principio á las obras y terminarlas, empezará á correr desde la fecha en que este decreto se eleve á escritura pública por cada uno de los concesionarios respectivamente, y á fin de evitar los retardos indebidos en la construccion de las vias ferreas, se resuelve por punto general, que los concesionarios de los ferrocarriles que se emprendan en la República, se obligarán á pagar la multa del uno por ciento mensual sobre el capital de la empresa, siempre que no las comiencen ó concluyan en los términos fijados para ello en sus respectivas contratas; y por lo que hace á las de Garcia y Garcia y de Cossio, se dispone que ambos constituyan una fianza por veinte mil soles, cada uno, que pagarán por via de multa en cualquiera de los dos casos antes designados. Para el cumplimiento de estos requisitos, pase este expediente al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes. Rúbrica de S. E.—Ferreyros.

LOS FERROCARRILES DEL PERU.

COLECCION

DE

LEYES, DECRETOS, CONTRATOS

Y DEMAS DOCUMENTOS RELATIVOS A LOS FERROCARRILES DEL PERU.

HECHA DE ORDEN

DE

D. ENRIQUE MEIGGS.

LIMA.

IMPRENTA DEL ESTADO CALLE DE LA RIFA NUM. 58.

1871.

COLECCION

De leyes, decretos, contratos y demas documentos relativos á los ferrocarriles del Perú.

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Lima, Julio 12 *de* 1869.

Habiéndose aceptado por supremo decreto de 14 del presente mes la propuesta de D. Andrés Alvarez Calderon para construir un ferrocarril de esta capital al puerto de Pisco por ser la mas ventajosa á los intereses fiscales, se resuelve: que se proceda á extender la correspondiente escritura bajo las siguientes bases:

1ª El Gobierno concede á D. Andrés Alvarez Calderon ó á quien legalmente lo represente, el derecho de construir un ferrocarril, de esta capital al puerto de Pisco, atravesando los valles de Surco, Lurin, Chilca, Mala, Asia, Cañete y Chincha, conforme á las bases fijadas y garantia pedida en decreto de 12 de Marzo último y aceptadas en la propuesta de 14 de Abril, debiendo entenderse que dichas bases y garantia de quinientos mil soles, quedan subsistentes y deben insertarse en la escritura, sirviendo dicha garantia para responder por los valores recibidos por el contratista, y el cumplimiento de las demas condiciones del contrato.

2ª D. Andrés A. Calderon tendrá el derecho de formar una compañia que se denominará "Compañia del Ferrocarril de Lima á Pisco" la que gozará de todos los derechos que le corresponden, ó que en adelante se concedan en general á las asociaciones de esta especie.

5ª Quedan exceptuados del pago de todo derecho fiscal ó municipal las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles para construir y reparar el camino.

6ª La empresa podrá introducir peones del extranjero y las contratas que con ellos se celebren, se harán cumplir conforme á las leyes. El servicio de los puertos podrá hacerlo la empresa con sus propios peones.

7ª Quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil, los trabajadores y empleados del ferrocarril, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

8ª Se fija, por ahora, como máximun de la tarifa, que habrá de observarse por la empresa: cinco centavos por milla para los pasajeros de primera clase, y la mitad para los de segunda. En cuanto á la carga, la mitad de los precios actualmente establecidos por milla, en los ferrocarriles del Callao y Chorrillos, reservándose el Gobierno el derecho de alterarla con acuerdo de la empresa.

9ª El Gobierno, por via de proteccion, prestará á la empresa la suma de dos millones seiscientos mil soles en bonos de los que está autorizado á emitir por ley del Congreso de 15 de Enero último, y que la empresa recibirá á la par. Los bonos llevará la garantia del mismo ferrocarril, y del sobrante de las rentas de huano en Europa, (deducido el servicio de los compromisos contraidos hasta la fecha de la comision) aduanas y demas rentas nacionales, verificándose la entrega á los contratistas del modo siguien-

te: un millon despues de firmado el contrato, para ser empleado en los útiles y materiales necesarios para la via, con intervencion del comisionado por el Gobierno; otro millon, despues de concluidas veinticinco millas de camino, y los seiscientos mil soles restantes, cuando esté expedita la mitad del camino. Estos bonos tendrán una amortizacion acumulativa del 2 por ciento que comenzará á contarse á los diez años de emitidos, conforme á la ley de 15 de Enero de 1868.

10. La sociedad á quien representa D. Andrés A. Calderon podrá emitir obligaciones por el valor de dos millones seiscientos mil soles, cuyas obligaciones ganarán el interes del 6 por ciento, con la garantia del Gobierno, que constará expresamente en ellos; dichas obligaciones emitidas por la sociedad llevarán la garantia del Gobierno con las mismas seguridades que las anteriores, las que serán firmadas por el directorio de

vidirán en tres, partes iguales aplicándose una de estas partes al servicio de los bonos del Gobierno, otra parte á los intereses del capital empleado por la empresa, y la otra al servicio de las emisiones de la compañia. En el caso de que los productos del ferrocarril alcanzaren á cubrir y dejaren ademas algun sobrante, quedarán estos á beneficio de la empresa.

13. Para fijar el producto neto queda convenido que los únicos gastos de explotacion, conservacion y reparacion del camino son los siguientes: el pago de los empleados indispensables para la direccion, administracion y contabilidad de la empresa y del número de ingenieros, maquinistas, guardas y operarios que exije el servicio de todo ferrocarril; los gastos de combustible, herramientas, aceite y demas artículos de consumo, así como los que se necesitan para la refaccion y perfecto estado de la linea y sus estaciones.

14. La empresa remitirá á los agentes financieros del Perú en Lóndres, oportunamente ó con una anticipacion de tres meses, las cantidades necesarias para el servicio de las obligaciones, que emita la empresa con garantia del Estado, reservándose el Gobierno la facultad de proceder administrativamente contra ella para reembolsarse de lo que hubiese pagado el agente financiero del Perú por razon de la garantia de dichas obligaciones.

15. La devolucion de los bonos del Gobierno se hará en la época que la empresa lo juzgue conveniente, siempre que sea dentro del término

16. Los trabajos comenzarán
ses, contados desde la fecha en
empresa la primera entrega del
nos que le preste el Gobierno,
los tres años despues de comenz
dose este plazo de tiempo útil y
vados los casos fortuitos ó de fuer
revoluciones, terremotos, inunda
del mar, guerras y demas reconoc
cho.

17. El Gobierno tendrá derech
un interventor para el exámen de
y de los productos del ferrocarril.

18. La empresa tendrá la facult
tir en todo ó en parte sus derechos
cualquier contrato; esta facultad
las demas que son accesorias á la li
prévio consentimiento del Gobiern
mision se verificase en favor de e
sujetarán estos á las leyes del pais,
cer uso de ningun recurso diplomá

19. Las cuestiones que

20. Esta empresa queda obligada á sujetarse á las leyes y reglamentos generales que se dicten en la República para el arreglo, policia y gravámenes generales que pudieran imponerse á los ferrocarriles.

21. La empresa conducirá gratis las balijas del correo y sus conductores. Por la tropa, por los jefes y oficiales, por su equipo y material de guerra, igualmente que por los empleados en comision del Gobierno y jefes y oficiales extranjeros, se cobrará la mitad de los precios establecidos. El Gobierno arreglará con la empresa el modo como debe acreditarse la comision de los empleados.

22. Tanto el Gobierno como el contratista no tendrán otros derechos que los consignados en esta minuta.

Pase al Ministerio de Hacienda para que prévia la aceptacion de las precedentes bases por el contratista D. Andrés Alvarez Calderon, mande otorgar por quien corresponda la respectiva escritura. Regístrase y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

FERRÓCARRIL de Pacasmayo á Cajamarca.

Lima, Julio 14 *de* 1869.

Vista la anterior solicitud, prorógase por cinco dias mas la apertura de las propuestas relativas á

AVISO oficial.

En cumplimiento del supremo decreto se previene que el dia Mártes 20 del pr la dos de la tarde se procederá á abr salon del Ministerio del ramo, las propu que se refiere el anterior supremo decret ma, Julio 14 de 1869.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas SÉ NAVARRO.

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Lima, Julio 14 *de* 1869.

Vista esta representacion y considerand los apoderados de D. Andrés Alvarez Ca no tienen poder bastante para aceptar las ficaciones que en decreto de 12 del pres

modificaciones, entendiéndose que vencido dicho plazo, se tendrán por no aceptadas, y por rescindido el contrato sin responsabilidad de ninguna especie por parte de D. Andrés Alvarez Calderon. Póngase esta cláusula como adicional al contrato.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

TIPO para la venta de los bonos para el ferrocarril de Lima á Pisco.

Lima, Julio 14 *de* 1869.

Visto este recurso, se resuelve: que D. Andrés A. Calderon no podrá emitir á la circulacion los bonos del Estado que se le den para la construccion del ferrocarril de Lima á Pisco, en cumplimiento del decreto de 14 de Julio próximo pasado, á un tipo menor que el 80 por ciento sin prévia órden y permiso del Gobierno; que caso de concedérsele dicho permiso, el Estado se constituye responsable por la diferencia entre el tipo de 80 por ciento y el que en el mismo permiso se fije para la venta de los bonos; que el reintegro de esta diferencia se hará emitiéndose la suma en bonos que para ello fuese necesaria y bajo las mismas condiciones estipuladas para la de 2.600,000 soles á que se refiere el decreto de 14 del mes próximo pasado; y que si los expresados bonos no pudiesen ser vendidos por D. Andrés

... Comuníquese y pub
Rúbrica de S. E. — FERREYROS.

GARANTIA del ferrocarril de Cerro d

Lima, Julio 14 *de* 1

Vista esta solicitud con lo expuesto p
ñor fiscal; y no creyendo el Gobierno co
te á los intereses del fisco cambiar la
del 7 por ciento que en 26 de Setiembre
se concedió al ferrocarril del Mineral de
sobre el capital de un millon trescientos
les por la del mismo 7 por ciento sobre
gaciones que la compañia del expresad
carril emita por una suma que no ex
ochocientos mil soles, se resuelve: qu
acepta dicha novacion y que queda viger
rantia concedida en 26 de Setiembre de
Com...

FERROCARRIL de Huacho á Playa Chica.

Lima, Julio 14 *de* 1869.

Vista la reconsideracion que piden Miró Quezada y hermanos, del decreto de 26 de Mayo último, para el establecimiento de un ferrocarril entre las salitreras de Huacho y la caleta de Playa Chica; y atendiendo á que la Municipalidad de esa provincia, como encargada por su institucion de los intereses comunales, ha representado en union de los vecinos mas notables de la villa de Huacho, para que no se conceda la construccion del expresado ferrocarril, por ser opuesto á los intereses locales de la mencionada villa, y atendiendo ademas que el acta en que se apoyan los recurrentes para pedir la reconsideracion ha sido contra dicha por la municipalidad, se resuelve: que no ha lugar á la reconsideracion, pedida por Miró Quezada y hermanos del citado decreto de 26 de Mayo último.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

COMISION de estudios en Europa.

Lima, Julio 22 *de* 1869.

Conviniendo al Gobierno tener un conocimiento exacto de los adelantos que sobre vias férreas y sistema de irrigacion se hacen diariamente en

Italia y otros estados de Europa: nómbrase para el desempeño de dicha comision, por el término de diez meses, al ingeniero, teniente primero de la Armada Nacional, D. José Exequiel Castañon, con el haber de doscientos soles mensuales, aplicándose la diferencia entre este haber y el que por su clase distruta, á la partida número 855 pliego 1º del Presupuesto General. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—FERREYROS.

FERROCARRIL de la Oroya.

Lima, Julio 17 *de* 1869.

Uniéndose á las presentes propuestas los de-

que tengan á bien efectuar sus trabajos.—FERREYROS.

FERROCARRIL de Pacasmayo á Cajamarca.

Lima, Agosto 3 *de* 1869.

No habiéndose presentado el 20 de Julio anterior, dia designado para la apertura de las propuestas relativas á la construccion del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, mas propuestas que la de D. Enrique Meiggs, ábrese un segundo término de cincuenta dias, para la admision de nuevas propuestas, conforme á las bases acordadas en la convocatoria de 22 de Marzo último. Fíjense los respectivos avisos y publíquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

AVISO oficial

En cumplimiento del supremo decreto anterior, se previene que el segundo término para la presentacion de propuestas relativas á la construccion del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, se vence el 25 de Setiembre próximo, dia en que se verificará la apertura de dichas propuestas con arreglo á las bases fijadas en

la convocatoria de 22 de Marzo último.—Lima, Agosto 7 de 1869.

El jefe de la Seccion de Obras Públicas.

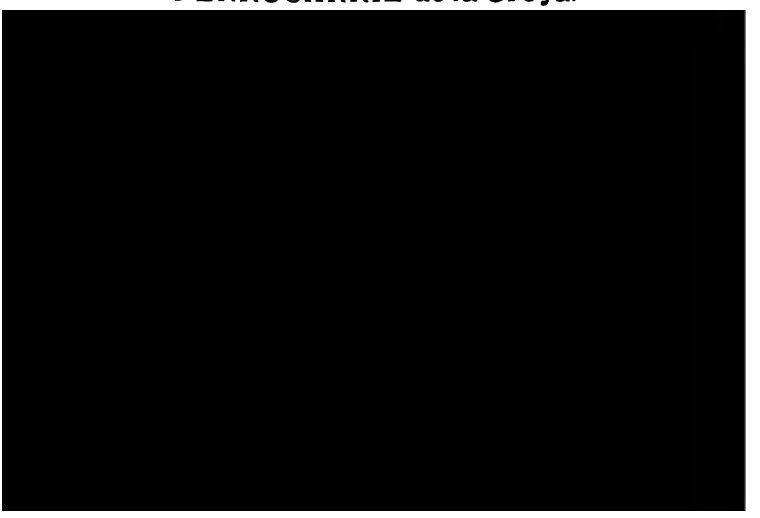
J. NAVARRO.

FERROCARRIL de Arequipa.

Lima, Agosto 3 de 1869.

Nómbrase superintendente de la obra del ferrocarril de Mejia á la ciudad de Arequipa al coronel D. Manuel Córdova; dénse las instrucciones respectivas y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

FERROCARRIL de la Oroya.



Por completos que sean los dibujos de un estudio, no son comprobantes de la realidad, y mucho menos de la mejor eleccion del trazo. Por lo tanto, la persona que sin conocer el terreno, juzga solo en vista de los planos y perfiles de una linea, no puede hacer otra cosa que, expresar una opinion condicional, recayendo toda responsabilidad en los ingenieros del Estado que intervinieron en los estudios sobre el terreno y en los trabajos de oficina para el presupuesto.

Los planos y perfiles que he visto, son los de un trazo bien meditado, y representan un estudio esmerado, especialmente en la parte dificil. La linea trazada es, segun los dibujos, practicable y está en todo conforme á las bases prescritas por el Supremo Gobierno.

Respecto de las cantidades y precios del presupuesto, solo por medio de un trabajo largo en la oficina, se llegaria á verificarlos, y siempre quedaria en duda la conformidad de las cifras con el terreno. De manera que en última instancia, tendria que apelarse á las declaraciones de los ingenieros interventores.

En cuanto á los precios aplicados á las cantidades, es posible, sin embargo, llegar á ciertas aproximaciones, sin entrar en detalles de alturas, de excavacion ó terraplen, clase de material en sus graduaciones menores, distancias de trasporte, localidad y tantas otras circunstancias imposibles de apreciar sin ver el terreno y seguir paso á paso todos los trabajos de cálculo.—Estas aproximaciones son las siguientes:

El precio de excavacion en roca sólida á pri-

mera vista aparece moderado, pues en la costa, en excavaciones fáciles y en circunstancias ordinarias, no he podido contratarla por menos de dos soles sesenta centavos el metro cúbico, permitiendo mucho tiempo para el trabajo.

El contrato mas ventajoso que he podido lograr por excavacion en tierra ó cascajo en circunstancias las mas fáciles posibles, es de treinta y tres centavos el metro cúbico; pero tambien me veo obligado á pagar un sol treinta centavos sin que se pueda decir que las circunstancias sean extraordinarias.—Creo, que en vista de la region que atraviesa el ferrocarril en cuestion, dificilmente habria contratista que tomase, uno con otro el metro cúbico de excavacion en tierra ó cascajo, por menos de sesenta y cinco centavos de sol. En todo esto supongo que no se pague otra vez por el material, puesto en terraplen, circunstancia que se necesitaria conocer para poder apreciar el precio aplicado en el presupuesto.—En

tamente lo que va á suceder en el curso del trabajo. Por lo tanto un contratista que no tome un socavon á un precio al parecer bueno, puede realizar grandes ganancias ó arruinarse completamente. En todos estos trabajos, y especialmente en el de socavones mucho depende del tiempo estipulado para la conclusion. En Europa, por término medio, se avanza solo de 1 á 4 metros diariamente en los socavones para ferrocarriles, mientras que para concluir en seis años, á razon de doscientos dias útiles al año, los 10,255 metros lineales que indica el presupuesto, se necesita avanzar unos nueve metros diariamente. Tomando en consideracion lo expuesto, creo que dificilmente se encontrará un contratista que se arriesgue á tomar socavones en la region de la cordillera por menos de diez y seis soles el metro cúbico y sin contar arqueria, que debe tener un precio por separado.

En cuanto á los muros, cercos, alcantarillas, estaciones, puentes, edificios, gastos generales y otros de esta clase, no puedo juzgar de ellos sin conocer los detalles en que se funda el presupuesto.

El precio de la via, colocada segun las prescripciones del Gobierno, seria en la costa 8,000 soles, poco mas ó menos, en lugar de 4,800 soles del presupuesto.

El precio del lastre es muy variable segun el lugar de extraccion y de uso y la distancia que los separa.

El precio de las locomotoras es exajerado, en unos 8,000 á 10,000 cada una; en cambio todo

el resto del material rodante está presupuestado poco mas ó menos al costo, y aun un poco mas bajo.

Los precios á que he aludido son en metálico y al contado.

En cuanto á las propuestas, poco tengo que observar profesionalmente desde que todos los proponentes aceptan las bases publicadas por el Supremo Gobierno. Creo que un ferrocarril, que indudablemente dejará un gran déficit por muchos años, y que no se construya por especulacion sino por desarrollar los recursos del pais y como medida política de la mas alta importancia, debe hacerse por cuenta del Estado y arrendarse despues por un tiempo limitado á una compañía para la explotacion. No comprendo que de buena fe pueda una compañia tratar de realizar esa empresa con el déficit tan patente, y estoy seguro de que semejante compañia en lugar de hacer un ferrocarril, haria una gran negocia-

[redacted]

empresa para cobrar un déficit anual, dificil de comprobar y que dará orígen á eternas reclamaciones. En el segundo, el Gobierno por la misma cantidad de bonos ó por menos, manda hacer el ferrocarril y despues se queda con él para manejarlo á su gusto y segun convenga á los intereses del pais, y si lo remata por un tanto, sabe exactamente cuál es el déficit anual necesario para cubrir el interes sobre los bonos que de todos modos tiene que emitir en una forma ú otra.

He tocado este punto que parece exclusivamente materia financiera, porque se relaciona inmediatamente con la futura administracion del ferrocarril que es objeto de mi profesion, y tengo que aludir á otra materia que puede parecer hasta personal. Pero, así como he expresado mi juicio francamente, no puedo callar nada que en mi opinion se relacione íntimamente con el proyecto. En las insignificantes obras que dirijo, tropiezo diariamente con dificultades de todo género, que provienen de las circunstancias y de los hombres; y tengo prácticamente, y desde muchos años, conciencia de los grandes recursos que se necesitan, á mas de conocimientos de toda clase y de extraordinaria energia, para poder llevar á cabo una gran obra. La del ferrocarril entre el Callao y la Oroya, á mas de ser una obra grande, se halla en condiciones enteramente nuevas y excepcionales, y será una de las mas notables de este siglo. Para semejante trabajo se necesita de un hombre especial, cual hay pocos en el mundo, y no temo asegurar que si cualquier novicio en la materia se atreviese á emprender la obra, aun-

La quebrada del "Rimac" que se ha elejido para establecer la comunicacion entre la costa y el interior de nuestro territorio, ha sido perfectamente estudiada, como lo prueban los planos nivelados y acotados que se han puesto á nuestra disposicion, y que han sido levantados con intervencion de dos ingenieros del Estado. La via que sobre esos planos se ha estudiado y trazado del modo mas racional, satisface en todas sus partes á las bases fijadas por el Supremo Gobierno: la pendiente máxima es de 4 por ciento y el radio mas pequeño no alcanza al mínimo de 120 metros, fijado en dichas bases.

El conjunto del presupuesto y su monto total nos ha parecido muy juiciosamente calculado y sin exageracion; en apoyo de esta opinion, lo mejor que podemos hacer es referirnos á los detalles que, á este respecto, ha asentado nuestro colega el señor Blume en el informe que antecede.

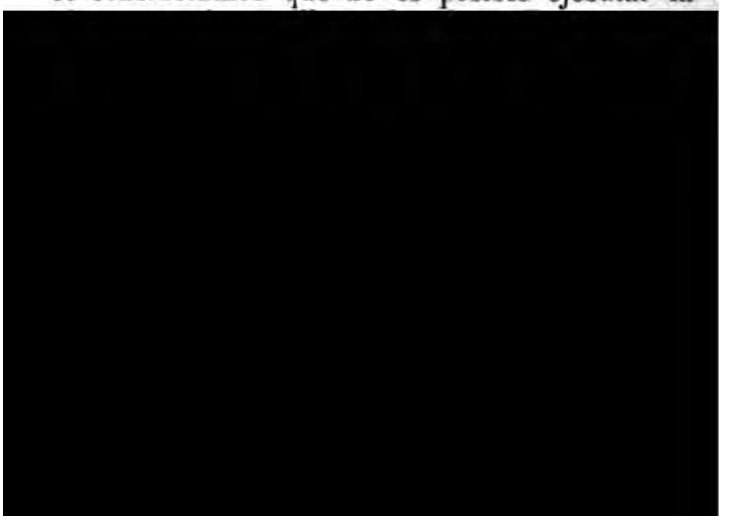
Antes de pasar á comparar las propuestas, en la parte que como ingenieros nos incumbe, hare- [redacted] saltar algunas consideraciones generales. [redacted] que un ferrocarril de tanta [redacted] á la Oro-

cuenta el Supremo Gobierno, es la de asegurar la ejecucion de la obra. En todos los paises, la primera condicion que se exije, particularmente cuando se trata de obras ejecutadas por cuenta dal Estado, para admitir una propuesta, es que el proponente pueda producir antecedentes que garanticen su capacidad y competencia para llevar á cabo su ejecucion. Aquí, esta consideracion es de tanto mas peso cuanto que el no cumplimiento de la contrata amenazaria de un modo vital la realizacion definitiva de una via tan importante, y una multa, por efectiva y elevada que sea, no compensaria los perjuicios que sufriria el pais.

Pasando en seguida al exámen de las propuestas, hemos creido, en primer lugar, no deber tomar en consideracion las del señor Christian, pues, á mas de no encontrar en ellas la garantia exijida por el Supremo Gobierno y de ser tan vagas en sus términos, cualquiera de las otras propuestas es mas ventajosa bajo todos aspectos. —Despues, consecuentes con lo que hemos avanzado mas arriba, creemos deber eliminar tambien las propuestas 1ª y 2ª del señor Montero y Cª, pues aceptando cualquiera de ellas, aparte de las consideraciones económicas en las cuales no nos es dado entrar, resultaria que una compañia particular tendria privilegio exclusivo por veinticinco años para construir y explotar, no solo la artéria principal de que actualmente se trata, sino tambien todas las demas ramificaciones, que mas tarde se puedan construir, como lo exije el art. 3º de la primera propuesta del señor Montero.—La tarifa que se estipula en el art. 12 de

dicha prepuesta, y de la cual resultaria que, solo de la Oroya al Callao, se cobrarian diez y nueve soles cincuenta centavos (19 S. 50 cts.) por el trasporte de una tonelada, es del todo inadmisible y anularia las principales ventajas que debe producir esta via.

Comparando pues, finalmente la propuesta del señor Meiggs, con la tercera del señor Montero, lo que mas se nota á primera vista, es la diferencia de la cifra que ambas propuestas piden como valor de la obra.—A nosotros no nos es dado saber si el Supremo Gobierno puede disponer de los tres millones de libras esterlinas en los términos que lo exije la propuesta del señor Montero, ni tampoco avaluar la cantidad que representarian, en bonos, estos tres millones de libras, para poder establecer una comparacion efectiva en el precio estipulado en ambas propuestas; pero consideramos que no es posible ejecutar la



para la conclusion de la obra; en la propuesta del señor Montero, no encontramos plazo ninguno, á pesar de que en el art. 5º se estipula un premio ó una multa por cada mes de adelanto ó de atraso en el término de la conclusion.

A estas consideraciones que, aunque pequeñas, deben influir un tanto en favor de una de las propuestas, agregaremos como ingenieros, deseosos cual ningunos de ver asegurada de un modo definitivo la ejecucion pronta de una obra tan importante, que los antecedentes del señor Meiggs, como empresario que ha sido ya de trabajos de la naturaleza del que nos ocupa, deben pesar, sobre todo, en el ánimo del Supremo Gobierno al adjudicar por contrata la construccion del ferrocarril del Callao á la Oroya.

Con lo expuesto, creemos haber correspondido á la confianza con que nos honra el Supremo Gobierno, al darnos ingerencia en un proyecto de tanta magnitud; sentimos únicamente que la naturaleza de las propuestas no nos haya permitido dar mayores luces sobre el particular, teniendo que ceder la gloria de indicar al Supremo Gobierno de un modo mas terminante, la propuesta que debe aceptar, á la comision financiera que, despues de nosotros tenga que intervenir en este asunto.

Antes de terminar este trabajo, haremos notar que no es por divergencia de opinion que no hemos firmado los tres el mismo informe, sino por haber creido nosotros deber extendernos en algunas consideraciones, mas que el señor Blume; la semejanza de ideas en la parte que tienen de

comun ambos informes, se nota ademas á la simple lectura de ellos.

Lima, Agosto 9 de 1869.—Excmo. señor.—FELIPE ARANCIVIA, ingeniero. — WALTTER F. MORRIS, ingeniero.

Lima, Agosto 11 *de* 1869.

En cumplimiento del art. 4º de la ley de 8 de Noviembre de 1864, se nombra una comision compuesta de los señores don Bernardo Roca y Garzon, don Juan Mariano Goyeneche y Gamio y don Daniel Ruso, para que formulen el respectivo proyecto del contrato, informando sobre los demas puntos que crean convenientes---VELARDE.

[redacted]

lo y laboriosidad el cumplimiento de este encargo.

Dios guarde á U.—RAFAEL VELARDE.

FERROCARRIL de Arequipa.

Lima, Agosto 20 de 1869.

Concédese al Coronel don Manuel Córdova, Superintendente del ferrocarril de "Arequipa á Mejia," la gratificacion de diez y seis soles mensuales para la mantencion de un caballo. Aplicándose el gasto á la partida núm. 1,178 pliego 1º del presupuesto general y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

Al señor don Enrique Meiggs.

FERROCARRIL de Tacna á Puno.

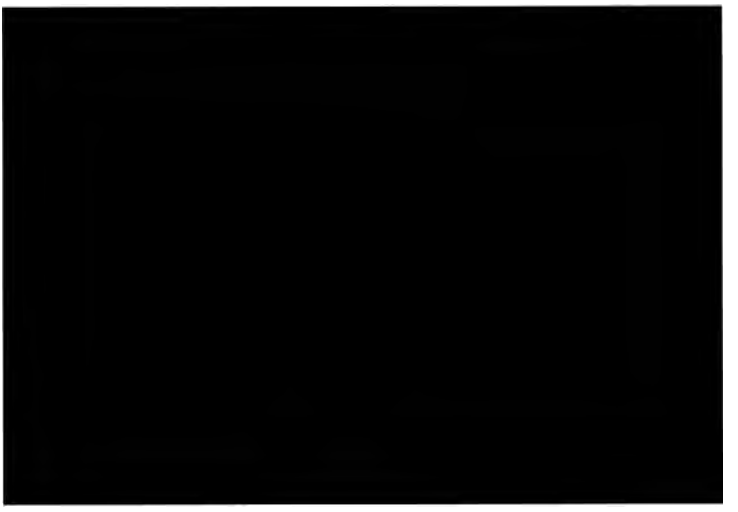
Lima, Agosto 25 de 1869.

S. E. el Presidente en su reconocido propósito de realizar las obras públicas que faciliten á los pueblos un positivo incremento en el desarrollo de su industria y comercio: y deseoso de que el ferrocarril que debe plantificarse en el de-

partamento de Moquegua, sea con la preferencia que demandan las especiales circunstancias de sus pobladores, me ha prevenido dirijirme á U. con el objeto de que haga el estudio preliminar de la línea férrea que debe partir de la ciudad de Tacna para la de Puno, pasando por la de Moquegua.—Cree el Gobierno que le sea á U. fácil el desempeño de esta importante comision, por cuanto tiene U. algunos ingenieros contratados de reconocida suficiencia para poderlos ocupar en dichos estudios, y á los cuales podrán unirse mas tarde los que el Gobierno ha mandado traer de Europa, con este y otros objetos.

Confio, señor Meiggs, en que U. se prestará gustoso á satisfacer este vehemente deseo de S. E., con la preferencia que demanda la naturaleza del asunto.

Dios guarde á U.—Rafael Velarde.



dos ayudantes é instrumentos y útiles para hacer el estudio de la línea férrea, que partiendo de la ciudad de Tacna para la de Puno, pase por la de Moquegua.

Siempre veré con gusto las insinuaciones del Gobierno del Perú cuando trate de su engrandecimiento.—Sírvase US. hacerlo así presente á S. E. el Presidente de la República, al par que mi deseo por complacerle, asegurándole que en el inmediato vapor al de mañana sabrá que los ingenieros están donde se desea.

De U., señor Ministro, con toda consideracion.

Lima 25 de Agosto de 1869.—ENRIQUE MEIGGS.

FERROCARRIL de Malabrigo á Ascope.

Lima, Agosto 26 de 1869.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion: que es un deber del Gobierno conceder tsda proteccion á las vias férreas que puedan establecerse en el territorio de la República: que este deber es aun mas imperioso, cuando dicha proteccion puede concederse sin ocasionar gravámen alguno á los fondos del Erario Nacional, y consultando los intereses del comercio y desarrollo de la riqueza pública: que el establecimiento de un ferrocarril de "Malabrigo á Ascope" pasando por "Paijan" y "Chocope," dará gran

incremento á las poblaciones y puntos situados en la extension de la línea, siendo en este concepto de gran importancia para la agricultura; de conformidad con el dictámen fiscal de la Excelentísima Corte Suprema, y en uso de la autorizacion que concede al Gobierno la ley de 8 de Noviembre de 1864: se acepta la propuesta que hace don José Gregorio Garcia para establecer un ferrocarril de "Malabrigo á Ascope," pasando por los pueblos de "Paijan" y "Chocope," sobre las bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno concede á don José Gregorio Garcia privilegio exclusivo por *veinticinco* años para construir y explotar de su cuenta, costo y riesgo, un ferrocarril de locomocion á vapor, que principie en "Malabrigo" y termine en el pueblo de "Ascope," pasando por los de "Paijan" y "Chocope."

2ª El Gobierno no prestará ninguna garantía á esta empresa.

[redacted]

nan las leyes, para los casos de expropiacion forzada, abonando la empresa el valor justipreciado de estos últimos.

6ª La empresa quedará obligada á cercar á su costa todos los fundos que el camino divida, y á construir puentes sobre las acéquias ó acueductos que atraviese.

7ª El trabajo de la línea principiará dentro un año, contado desde la fecha en que se firme la escritura de esta concesion; y la obra quedará terminada dos años despues del dia en que se principien los trabajos. Si la obra no fuese principiada, ó no se concluyese dentro de los plazos dichos, se tendrá por cancelada la concesion y de ningun valor ni efecto; á no ser que la demora proviniese de guerra interior ó exterior ó de algun otro caso fortuito ó de fuerza mayor.

8ª Concluido el camino, el Gobierno lo hará reconocer por un ingeniero del Estado, y resultando construido con la solidez y seguridad necesaria, se entregará al tráfico público.

9ª Quedan exceptuados de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles indispensables para construir el camino, cuya concesion se limita al tiempo necesario para construir dicho ferrocarril.

10. Las ramificaciones á que se contrae la cláusula de la propuesta principal, se declaran sin derecho á privilegio ninguno.

11. Las tropas, empleados del Estado que marchen en comision y las balijas del correo se conducirán gratis. Por las cargas del Estado se pagará la mitad del precio fijado en la tarifa.

la empresa, prévia aprobacion
no podrá sufrir alteracion algu
torizacion del mismo Gobierno.

14. Si el servicio público der
truccion de otras vias férreas q
Malabrigo ó sus ramificaciones
podrá oponerse á que se hagan.

15. La empresa tendrá dere
un muelle para su uso particular
y para facilitar el tráfico de pers
rías, el cual quedará sujeto á la
guardo de la aduana, sin que por
da que el Gobierno enagena su d
truir un muelle propio, ó de perm
lo hagan, ó de tomar por conve
presa.

16. La empresa no cobrará m
muellaje que el correspondient
descarga que se haga por su muel
á la tarifa que someta la empresa
del Gobierno.

carril, quedarán exceptuados de todo servicio militar, salvo caso de guerra exterior.

Pase al Ministerio de Hacienda para que mande extender la correspondiente escritura, prévia aceptacion del empresario. Publíquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

FERROCARRIL de Trujillo á Eten.

Lima, Agosto 28 de 1869.

Vista la anterior propuesta, con lo informado por la Seccion de Obras Públicas, y considerando que por la ley de 8 de Noviembre de 1864, el Gobierno está facultado para promover todas las empresas de ferrocarriles, que son las que mas inmediatamente contribuyen al desarrollo de todos los ramos de la industria; que los nuevos estudios que se proyectan para establecer un ferrocarril de Trujillo al distrito de Eten en el Departamento de la Libertad, darán mas impulso á los pueblos por donde atraviese dicho ferrocarril, se resuelve: que se acepta la propuesta de don Antonio Garatea para verificar por su cuenta los estudios de una nueva línea férrea en el Departamento de la Libertad, que partiendo de la capital de Trujillo termine en el distrito de Eten, tocando en los demas pueblos que se crea necesario, con la condicion expresa de que el Gobierno pueda hacer el uso que tenga á bien de dichos estudios, y que en caso que la obra no fuese ad-

judicada á la empresa sino á distinta persona, ésta abonará los gastos á que se contrae la condicion cuarta de la parte propuesta.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la respectiva escritura, prévia aceptacion del proponente.—Publíquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

FERROCARRIL de las Salinas de Huacho á Paya Chica.

Excmo Señor.

Joaquin Miró Quezada, ante la Comision Permanente del Cuerpo Legislativo, me presento y

[redacted]

apreciar debidamente la infraccion cometida en daño nuestro, referiré todas, y cada una de las circunstancias que han ocurrido, en el asunto que motiva esta representacion.

Hallándonos tranquilos dedicados á nuestros negocios comerciales en el puerto del Callao, llegó á nuestro conocimiento el aviso oficial publicado en el "Peruano" de 7 de Enero de 1866, por el cual ofrecia el Gobierno aceptar cualquiera propuesta que, para construccion de ferrocarriles se le hiciesen, con tal que no hubiese privilegio, garantia ni proteccion pecuniaria del Fisco, y de que se otorgasen las fianzas respectivas.

Este aviso fué verdaderamente una invitacion á todos los que quisiesen dedicar sus capitales á obras de ese género, desde luego, con la seguridad de que las propuestas serian aceptadas.

Confiados pues, nosotros en la fe pública que nos merecia una disposicion del Supremo Gobierno, la cual, de otro lado, era conforme con los bien entendidos intereses del pais, desde que ningun gravámen imponia al Fisco ni á las libertades públicas, concebimos la idea de construir un ferrocarril á nuestra costa, y sin privilegio alguno, desde las salinas de Huacho al desembarcadero de Playa-Chica, é inmediatamente comenzamos á realizarla. Practicáronse por nuestra cuenta los estudios y á la vez que nos presentábamos solicitando permiso, encargamos á Europa los rieles, clavos, y demas útiles para la construccion. Hicimos todo esto, es decir, comprometimos nuestros capitales; porque jamás se nos ocurrió siquiera el pensamiento de que el Go-

bierno faltase á su fe empeñada, y de que la seguridad dada en el aviso de 7 de Enero se convirtiese mas tarde en una burla, como lo demostraré á continuacion.

En 1867 nos presentamos pues, al Supremo Gobierno, y mientras se tramitaba el expediente, nos llegaron de Europa en el buque *Maravilla* los rieles y otros útiles del ferrocarril, que, prévio el respectivo permiso del Gobierno actual, quien conocia el fin á que estaban destinados, se desembarcaron en Playa-Chica.

Como no podia concebirse que el objeto del Gobierno al concedernos el permiso de desembarcar en Playa-Chica los útiles del ferrocarril, fuese el que dichos útiles se perdiesen, y con ellos los capitales que representaban, vimos pues, en el mencionado decreto una garantia mas de que se realizaria la obra otorgándosenos la licencia pedida.

Presentada al Gobierno nuestra solicitud tuvo

nociendo el pleno derecho en que la fundamos, solicita del Gobierno declare que la resolucion que expida sirva de regla general para todas las concesiones que bajo de igualdad de circunstancias se soliciten en adelante.

Despues de este dictámen fiscal, los ingenieros de Estado Blume y Backus expidieron sus informes manifestando la conveniencia de que el ferrocarril se construya y destruyendo con poderosas razones el informe de la Municipalidad de Huacho.

En este estado, el asunto pasó á la resolucion del Supremo Gobierno, quien, con sorpresa nuestra expidió la siguiente:—Lima, Mayo 26 de 1869.—"Oponiéndose la Municipalidad y el ve-
" cindario de Huacho á la concesion que solici-
" tan Miró Quezada y hermanos para construir
" un ferrocarril entre las minas de sal de Hua-
" cho, propiedad de ese municipio, y la caleta de
" Playa-Chica; se declara sin lugar la expresada
" solicitud."

Siendo pues equivocadas las razones en que se fundaba la denegatoria, pedí la reconsideracion acompañando una acta del vecindario de Huacho favorable á nuestra solicitud.

Un documento en que constaba que la misma Municipalidad de Huacho habia apoyado eficazmente en 1867 la concesion de un ferrocarril con privilegio de veinticinco años, administracion de salinas durante ese tiempo, y la facultad de recaudar el arbitrio municipal; y

La ley de 23 de Julio de 1857 que, sobre la base de que las salinas de Huacho son de propie-

ramen de fojas 40 vuelta, que concluye
nar en favor de la reconsideracion pedi

A pesar de todo esto, el Gobierno pe
cion de 16 de Julio último, ha declarad
la reconsideracion, fundándose en que l
palidad de Huacho no quiere que se
obra, y en que ella ha contradicho la act
tada.

Desconocidos pues nuestros derech
biéndose expedido resoluciones que seg
petable opinion del señor fiscal Paz So
ponen en el caso de exijir la indemni
los daños y perjuicios que se nos han
ántes de ocurrir por esta accion ante l
Corte Suprema, me veo obligado á de
la Honorable Comision Permanente l
ciones cometidas para que, en obsequ
justicia se digne ejercitar sus, atribucio
titucionales.

El art. 23 de la Constitucion vigente
que todos pueden ejercer libremente c
industria que no se oponga á la moral á

cido en el artículo que crea el arbitrio municipal.

Aunque no existiera pues la seguridad ofrecida á todos los contratistas de ferrocarriles en el aviso oficial de 7 de Enero de 1867; aunque no se hubiese faltado á la fe pública de esa resolucion administrativa; aunque el actual Gobierno al concedernos el permiso para desembarcar en Playa Chica los útiles del ferrocarril no hubiese sido consecuente; aunque no prexistieran los importantes dictámenes de los fiscales de la Excelentísima Corte Suprema, los informes de dos acreditados ingenieros del Estado, y el acta del vecindario de Huacho; y aunque finalmente no se nos hubiese causado daños que nos arruinaran, por haber creido en la palabra oficial de un Gobierno y el permiso de otro, el artículo constitucional y la ley que dejo citados, bastan para el objeto que me propongo.

Y efectivamente, al garantir el art. 23 de la Constitucion la completa libertad de industria, solo excepciona aquellas que se oponen á la moral ó á la salud ó la seguridad pública; y por cierto que á nadie puede ocurrirse que un ferrocarril ataque la moral, la salud ó la seguridad pública. A este respecto creo concluyente repetir el razonamiento del señor fiscal Paz Soldan; dice así:

"No encontrándose comprometidos ninguno
"de los tres casos exceptuados para el ejercicio
"de la industria proyectada, la garantia que de-
"clara la Constitucion á los peticionarios, que-
"daria ilusoria y la oposicion que se les echa,

...os el respeto á la propiedad es
"y sagrado, la ley reconoce el derecho
"piacion, bajo ciertas formalidades pa
"mino, una calle, un canal y un f
"etc., etc."

Resulta pues, que el Supremo Gobier
garnos el permiso solicitado para el ej
desarrollo de una industria que no se op
moral, á la salud y á la seguridad pú
infrinjido el art. 23 de la Constitucion.
todavia mas notable la infraccion de la
Julio de 1857, como paso á demostrarlo.

El art. 2º de dicha ley dispone: "Es lib
"todos los peruanos la extraccion de la
"Huacho." De consiguiente, como lo ex
señor Paz Soldan, pueden todos extrae
en hombros, en acémilas, en carros, ó e
carriles; porque los instrumentos ó vehícu
para ello se empleen, son accidentes qu
nada influyen en la esencia de la concesio
cluir uno solo de esos medios, es restrinji
bertad que la ley ha concedi...

mo derecho que el Gobierno nos prohibe hoy extraer la sal por medio de un ferrocarril, podria mañana prohibir que se extraiga en carros, en acémilas y aun en hombros, quedando entónces perfectamente burlada la libertad de extraccion que la ley concede.

Desde muchos años atras, tanto los Congresos como los Gobiernos, se han ocupado de preferencia en las obras de ferrocarriles de la República. El objeto de unos y otros ha sido prestar á esas empresas toda la proteccion que necesitasen para llevarse á cabo. Primeramente se hicieron concesiones como las de las líneas férreas de Lima al Callao y Chorrillos sin gravámen pecuniario del fisco. Como bajo de esas bases no podian emprenderse otros ferrocarriles, se ocurrió al sistema de proteccion, del cual fué un ensayo la línea de Arica á Tacna. Esa doble proteccion (pues se referia al capital y los intereses) pareció muy gravosa y mas tarde se expidió la ley de 8 de Noviembre de 1864, que autorizaba al Poder Ejecutivo para conceder la garantia del 7 por ciento sobre el capital. Hiciéronse sobre este sistema varias concesiones que resultaron ineficaces, hasta que el nuevo método empleado en el ferrocarril de Huacho, indujo al último Congreso á expedir la ley de 15 de Enero del presente año, que autoriza al Ejecutivo á emitir bonos del 6 por ciento interes y 2 por ciento amortizacion con destino á ferrocarriles.

Este lijero resúmen de nuestra historia legal en materia de ferrocarriles, acredita que si bien la aspiracion general es que nuestro territorio se

cultivo para hacer concesiones de este
debe ejercitarse en el siguiente órden:
carriles sin privilegio ni gravámen algun
2º ferrocarriles con privilegio y sin gravá
cal; y 3º ferrocarriles con proteccion, c
preferencia á las propuestas de menor gr
Esto lo prescribe no solo el espíritu de l
citadas, sino hasta el sentido comun.

Sin embargo, porque la Municipali
Huacho no presta su aquiescencia para e
carril de las salinas, se nos niega el perm
metiendo una injusticia reconocida por to
autoridades que han intervenido en el exp
te; y mientras tanto, se procede al rema
muelle dársena del Callao, contra la opini
petable de ambas Municipalidades, del co
de la capital y del primer puerto, del Tr
del Consulado, de los fiscales etc. y todo
sar de que el asunto estaba pendiente
Cuerpo Legislativo.

Doloroso es entrar en comparaciones; pe
jiéndolo así mi buen deseo

Considerando, pues, con imparcialidad el tenor y el espíritu de las leyes de Noviembre de 1864 y Enero del presente año, se descubre que el Supremo Poder Ejecutivo al negar el simple permiso para la construccion del ferrocarril de Playa Chica á las salinas, las ha infrinjido de una manera manifiesta.

Aunque lo que hasta aquí llevo expuesto es suficiente para que ese Honorable Cuerpo dirija al Poder Ejecutivo la primera representacion, acompaño á mayor abundamiento y solo *ad efectum videndi*, el expediente de la materia y me permito suplicarle se digne tomarlo en consideracion al discutirse el asunto. En él se encontrarán los documentos comprobantes y su contenido todo, especialmente los dictámenes de los dos fiscales de la Excma. Corte Suprema; podria añadir alguna luz á la ilustrada inteligencia y al recto espíritu que en pro de la legalidad anima á los representantes que componen esa Honorable Comision.

La relacion que dejo hecha es la verdad de todo lo que ha acontecido. Tal vez haya algunas frases ó palabras que se crean duras; pero en tal caso téngase presente que la verdad algunas veces es amarga. Mi ánimo no ha sido ofender con palabras descomedidas al Supremo Gobierno, sino llamar las cosas por su propio nombre, y desde luego yo retiro, y pido que se tenga por no escrita cualquiera palabra que se crea ofensiva. Con cuyo objeto—

A la Honorable Comision Permanente del

Cuerpo Lejislativo suplico se digne acojer benévolamente esta representacion.

Lima, Agosto 24 de 1869.—JOAQUIN MIRÓ QUEZADA.

Lima, Agosto 27 de 1869.

Pídase informe al Ejecutivo. — BARRETO. — BERNALES.

Lima, Agosto 27 *de* 1869.

Remítase con el respectivo oficio.—GARCIA.

[redacted]

Aunque el Gobierno abriga la íntima creencia de que la simple lectura de esa representacion y la debilidad de las razones que la sirven de apoyo, bastan para que esa Honorable Comision la rechace, me es satisfactoria la oportunidad que se me ofrece de probar la deferencia que á ese respetable cuerpo profeso, manifestando que el Gobierno, consecuente con su propósito de favorecer y alentar toda empresa de verdadera utilidad pública, no ha faltado á él negando á Miró Quezada hermanos la concesion que con tanto ahinco han solicitado.

Entrando, desde luego, en la parte legal, se ve que el fundamento único de la casa representante es el que deduce de la supuesta infraccion del artículo 23 de nuestra Constitucion política que declara "libre todo oficio, industria ó profe-"sion que no se oponga á la moral, á la salud, ni "á la seguridad pública."

Nadie ignora que, por absoluto que sea un derecho declarado por la ley, está sujeto en su ejercicio á las limitaciones impuestas por la ley misma, porque, si así no fuera, habria que estar incesantemente reprimiendo los abusos de ese ejercicio. Por eso, y aunque el precepto constitucional no imponga mas restricciones que las que se refieren á la moralidad, salud y seguridad pública, no se puede, sin violentar su espíritu, suponer que es lícito ejercer ó plantificar una industria que, limitándose á la utilidad privada, comprometa los intereses de otros, se apodere de los terrenos pertenecientes al Estado é imponga, por fin, una servidumbre en un camino real.

...y extensas prescripciones restrictivas,
die hasta hoy habia ocurrido que la libe
industria se extendiera á permitir su co
cion sin traba ni embarazo, cada vez
particular lo solicitara, aunque solo hubi
ceder en su propio provecho. Si ese fu
derecho perfecto é incuestionable, inútil e
dir licencia al Gobierno, porque los derec
ejercen con absoluta libertad de todo po
tanto que se encierran en sus justos límite

Atentado hubiera por parte del Gobie
Miró Quezada hermanos quisieran hacer
nos de cualquiera naturaleza dentro de su
piedades, y encontráran oposicion por pa
la autoridad; y en ese caso, bien podrian a
se las acusaciones de ataque á la libertad
propiedad.—No es ménos débil y contradi
al propósito de Miró Quezada hermanos el
yo que creen encontrar en la ley de 23 de
de 1857. Declara ésta que todos los per
tienen el derecho de extraer sal de Huac
precisamente lo que Miró Quezada

provechosa para el público, se intenta nada ménos que establecer un monopolio que, como todos los de su clase, tiende al enriquecimiento de pocos sobre la ruina de muchos: en efecto, ni los capitales para otra, porque ese principio, como todos, de los que á ese giro se dedican, ni la importancia total del giro mismo hacen posible la competencia en el caso actual: la casa de Miró Quezada hermanos seria la única extractora de sal, y no para que de ello resultara ventaja al consumidor peruano, sino para exportarla al extranjero; en una palabra, para matar esa libertad de industria que la ley de 1857 declara en favor de todos los peruanos.

No abriga el Gobierno el pensamiento mezquino de restrinjir la creacion de nuevas industrias para conservar las antiguas en su estado de retroceso; pero cree que no demostradas la conveniencia y utilidad de las primeras, ni debe fomentarse, ni matar las segundas. En último resultado, Miró Quezada hermanos pretenden que al solo nombre de un camino de hierro se sacrifique el bienestar de un pueblo; y no se diga que el nacimiento de una industria que abre la puerta está sujeto á las restricciones que imponen los hábitos, los recursos y las necesidades de los pueblos, que deben tenerse presentes en todo caso. Si en Lima, por ejemplo, la construccion de ferrocarriles no ha acarreado la ruina de arrieros y carreteros, es porque las capitales ofrecen muchos y mas variados ramos de ocupacion que los pueblos, en donde el círculo de la actividad humana está limitado por la naturaleza mis

manifestarán á la Comision Perm
qué punto es insostenible la pretensi
Quezada hermanos.

Dicen estos que la palabra y deco
bierno se veian comprometidos en e
que, por lo mismo, estaba éste oblig
derles la licencia que han solicitado.
qué se hace consistir ese compromiso
"*ofreció* el Gobierno aceptar cualqui
"ta para la construccion de ferroc
"tal que no se exijiese privilegio,
"proteccion pecuniaria."

En virtud de ese ofrecimiento, se
casa Miró Quezada, en Noviembre de
diendo *privilegio por veinticinco años*
blecer el ferrocarril de las salinas, y a
terrenos necesarios á la empresa; es d
lo que el Gobierno no *ofreció*, ó, mej
que precisamente se negaba á conced

La propuesta se presentó lo mas
posible: ni planos, ni estudios, ni pr
etc.; y tan

sima, costaban las primeras, segun aparece del informe de f. 9 expedido por la Agencia Municipal de Huacho.

Miró Quezada hermanos variaron mas tarde sus pretensiones, pues en Setiembre del 67 propusieron hacer el camino por su cuenta, renunciando al privilegio, con condicion siempre de que el Gobierno les diera los terrenos necesarios. Esa nueva propuesta fué combatida por la municipalidad de Huacho, y el Gobierno juzgó que las razones aducidas por esa corporacion no eran desatendibles, considerada la influencia perniciosa que el establecimiento del ferrocarril debia ejercer sobre la exígua fortuna de una poblacion entera; tales fueron, ademas de los motivos antes apuntados, los que sirvieron de base al supremo decreto denegatorio de 26 de Mayo del año corriente. Mientras se sustanciaba el expediente, Miró Quezada hermanos ocurrieron á un medio sorpresivo, y por lo mismo poco lícito, para tener una prenda que, segun ellos, debia precisar al Gobierno á concederles la licencia.

La casa de Gibbs solicitó y obtuvo permiso para descargar en la caleta de Playa Chica rieles y clavos; y Miró Quezada hermanos se presentaron en Noviembre de 1868, solicitando que se les diese copia certificada del decreto en que se permitió esa descarga. De este hecho se ha pretendido deducir que el Gobierno manifestaba su voluntad de conceder la licencia para la construccion del camino; y para probarlo así, se pregunta si es posible que el Gobierno, á ciencia cierta del uso á que aquellos materiales se destinaban,

...cencia de desembarc
to? ¿La concedió el Gobi
mismo? Nada de eso resulta
ró Quezada hermanos interp
lo he dicho, un nombre que
aun cuando así no fuera, la
barco á nada obligaba al Gob
metia en manera alguna á co
truccion.

Insístese tambien en que e
construccion fueron pedidos b
labra oficial, empeñada en el a
de 1866, y por creerse el asun
inconveniente. Si la impreme
peculador fuera imputable al
mento dejaria de ser tan extrav
vo. ¿A qué se comprometia l
A solicitar empresarios para la
ferrocarriles, pero no á aceptar t
inconveniente que ella fuere. ¿
ese aviso facultad para constr
por el hecho de quererlo?

N-

"entrar en los desembolsos de esa clase de tra-
"bajos sin tener seguridad de que se les conce-
"diera el permiso; y la segunda, que siendo la
"obra de poca significacion, no valia la pena de
"ocuparse de ella tan anticipadamente."— ¿Cómo se concilia la prudencia de no hacer hacer los estudios de una obra insignificante con la imprudencia de pedir materiales mucho mas valiosos que los estudios? ¿La fe en la palabra oficial era mucha para lanzarse en grandes y definitivos gastos y ninguna para los cortos gastos preliminares? Esta es, sin embargo, la lógica de la pasion y del interes, y esos los argumentos con que se ocurre á esa comision acusando al Gobierno de infracciones que solo existen en el febril cerebro de los que ven escapárseles una especulacion tan provechosa para ellos como desastrosa para un pueblo laborioso y moral.

Terminaré este informe llamando la atencion de ese honorable cuerpo sobre un hecho que resalta del expediente y que hace indispensable el tono de arrogancia con que la casa de Miró Quezada hermanos enrostra al Gobierno lo que se antoja de llamar infracciones de las leyes.

Ansiosos de aparecer protejidos por la opinion del mismo pueblo á quien se proponen dañar, presentaron el documento de 3 de Junio de 1869, en el cual, bajo forma de una acta popular, se aboga por la construccion del ferrocarril. Aunque las municipalidades son los únicos representantes naturales de los pueblos, el acta indicada serviria á lo menos para conocer la opinion de una parte del vecindario, si no fuera cierto que

las personas que la suscriben son las mismas que ya habian combatido la empresa, mediante otra acta publicada un mes antes en "El Nacional," y que muchos de esos individuos no saben leer ni escribir. El número de aquel periódico en que se registra el acta de oposicion, corre en este expediente, y los documentos oficiales que se ven á continuacion de él, prueban á toda luz que no se ha desperdiciado medio para revestir la pretension de documentos y hechos que la apoyáran.

Muy apesar mio me he extendido en este informe mas de lo que debiera; pero mi propósito ha sido comprobar que si acusacion absurda se ha elevado alguna vez contra el Gobierno, ninguna lo ha sido ni lo será mas que la presente. El Gobierno que aspira á que todo el territorio peruano se cruce de cómodas vias de comunicacion, no habria ciertamente relajado sus deseos en una vez, si no estuviera persuadido de que iba á dar

FERROCARRIL del Callao.

Lima, Setiembre 1º de 1869.

Resultando de este expediente, que la cuestion sucitada entre la municipalidad del Callao y los empresarios del ferrocarril á dicha ciudad, sobre exibicion de títulos de los terrenos en que la empresa ha colocado su linea férrea desde el indicado puerto hasta la Magdalena y pago del respectivo cánon, es de naturaleza contenciosa; de acuerdo con lo dictaminado por el fiscal de la Corte Suprema, se resuelve: que la municipalidad del Callao debe ventilar su derecho ante el poder judicial en la via y forma que le franquean las leyes, suspendiendo mientras tanto la municipalidad todo procedimiento. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

FLETE pagado al ferrocarril del Callao.

Lima, Setiembre 7 de 1869.

Visto este expediente con lo informado por la Direccion de Contabilidad General: satisfágase por la Caja Fiscal de este Departamento á la empresa del ferrocarril de esta capital, la cantidad de mil ciento treinta soles que importan las dos cuentas acompañadas, por la conduccion de los

PENA por daños y p

Lima, Setiem

Siendo de la competencia de conocer de los juicios sobre del tos, y la aplicacion de las pena sus autores; de conformidad co por el fiscal de la Excma. Corte cia, se declara sin lugar la mult del Departamento pide en su Agosto del año próximo pasado empresa de los ferrocarriles de que con ellas se indemnice á Ju juicio que le ha ocasionado la m so, originada por la locomotora

EXTENSION de privilegio.

Lima, Setiembre 10 de 1869.

En mérito de las razones expuestas en el anterior recurso, y atendiendo que al concederse á D. José Gregorio Garcia permiso para establecer un ferrocarril de Malabrigo á Ascope ha sido sin gravámen de los intereses fiscales, y solo como proteccion al desarrollo comercial de esos pueblos: que no es justo limitar á solo veinticinco años la propiedad de dicha linea, cuando las demas concesiones sobre ferrocarriles se han hecho por noventa años; accédese á la reconsideracion pedida por el citado Garcia y en su consecuencia se dispone: que los veinticinco años de propiedad concedidos en la clásula duodécima del decreto de 26 de Agosto último, se extiendan á sesenta y cinco, por manera que con los veinticinco de privilejio compongan los noventa que se han concedido á los demas ferrocarriles. Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene que en la escritura primordial se agregue la presente modificacion.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

TRAZO de Arequipa á Puno.

Lima, Setiembre 20 de 1869.

Presentados los estudios, trazos, perfiles y presupuesto á que se refiere el anterior oficio, y de

trazo final y se rectifique el
linea ferrea de Arequipa á Pu
Rúbrica de S. E.— VELARDE

REMATE del ferrocarril de

Lima, Set.

Estando terminada la rect
practicado los ingenieros Backu
el trazo final y consiguiente pr
tudio del ferrocarril trasandino
Puno;" convóquense las respe
para la ejecucion de tan import
Comuníquese y publíquese.—
—VELARDE.

Lima, Setie

Señor Minist— —

Arequipa á Puno, y rectificar el presupuesto en compañia del ingeniero que nombre el empresario señor D. Enrique Meiggs, quien designó al señor D. Ernesto Malinousky, y despues de haber examinado junto con él los planos y documentos, tengo el honor de exponer á US. el resultado á que hemos llegado.

El trazo ha sido estudiado con toda la inteligencia que se debia esperar del personal que el el señor Meiggs empleó para ello y no da lugar á observaciones.

En cuanto al presupuesto que en general ha sido calculado muy racionalmente, contiene algunos artículos susceptibles de reduccion en los precios de corte de peñoleria, para la formacion del camino; así el metro cúbico de cortes de aglomeracion debe ser reducido á 4 soles 50 centavos y el de cortes en roca dura á 3 soles 50 centavos y el de roca regular á 3 soles; lo que produce una reduccion total de S 1.122,095 ó sea en números redondos de S 1.000,000. Por consiguiente, opino que el presupuesto total debe ser fijado en 30.500,000 soles en lugar de los 34.700,009 soles.

En cuanto á los gastos relativos al trazo y que ascienden á 46,000 soles, debo observar que aunque el total no está acompañado de las facturas que quedaron en manos del ingeniero en jefe en Arequipa, con todo, en vista de que la extension de la linea es de 230 millas inglesas, y que por consiguiente el precio por milla no llega sino á 200 soles, este gasto debe considerarse como suma-

mente moderado, y no da lugar á ser observado.

Dios guarde á US.—GERRIT S. BACKUS, ingeniero del Estado.

El ingeniero nombrado por el empresario señor D. Enrique Meiggs acepta en su totalidad las justas condiciones del señor D. Gerrit S. Backus.— ERNESTO MALINOUSKY.

FERROCARRIL trasandino de Arequipa á Puno.

Lima, Setiembre 25 de 1869.

Especificacion.

A.—Trabajos de formacion del camino.

1. Ancho del camino al nivel de la gradiente.

En tierra ó cascajo tanto en excavacion como en terraplen cuatro metros y treinta centímetros.

En excavacion de roca sólida tres metros y setenta centímetros á treinta centímetros mas abajo de la gradiente.

2. Los socavones tendrán cuatro metros ochenta centímetros de alto, contados desde la cima del arco hasta treinta centímetros mas abajo de la gradiente, hasta donde se sacará el material como en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno ú otro caso con arena ó cascajo hasta llegar á la gradiente. Los socavones llevarán arqueria, donde la calidad del terreno lo haga necesario.

3. El talud será de uno horizontal á diez vertical en cortes de roca sólida: en todos los demas cortes y terraplenes será el natural.

4. Los terraplenes en tierra ó cascajo se harán mas altos de lo que deben quedar, en un seis por ciento de altura.

5. Donde sean necesarias las alcantarillas, se harán de cal y ladrillo ó de piedras.

6. La gradiente máxima será de tres por ciento en curvas de menos de trescientos metros de radio y de cuatro por ciento en los demas casos.

7. El radio mínimo de las curvas será de ciento diez metros.

8. Los viaductos serán de fierro en la sobre-

estructura, y tendrán estribos de piedra ó de fierro.

9. No hay necesidad de lastrar el camino; pero los espacios entre los durmientes, deben ser rellenados hasta cubrirlos.

10. Donde los caminos públicos ó privados crucen la linea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

11. Se cercará de una manera segura el camino, donde pase por terreno cultivado.

12. Los muros de retencion pueden hacerse en piedra seca, sujetos como en todos los demas, á la prevencion que menciona el artículo 2 F.

B.—La via.

1. Ancho de la via entre los rieles un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2. Forma del riel la que se denomina T.

3. Peso del riel treinta y un kilógramos y medio por metro.

peratura, y los pasos en las curvas serán ajustado á ellas antes de su colocacion.

9. Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas, segun costumbre.

C. — Estaciones.

I. Debiendo la prolongacion del ferrocarril de Mejia hasta Puno producir un aumento considerable en el tráfico de pasajeros y mercaderias el contratista del presente camino quedará obligado á extender y ensanchar en las proporciones que se requiera, todos los edificios y dependencias de la estacion de Arequipa correspondiente á la linea en actual construccion, sujetándose á lo prevenido en el artículo 2 F.

La estacion de Puno abrazará:

1º Un edificio que contenga:

(A) Salones amueblados para pasajeros de primera clase y otros para los de segunda, en departamentos separados para los pasajeros que llegan y los que salen.

(B) Las boleterias necesarias con sus aparatos.

(C) Oficinas para recibir y entregar equipajes separados, con los aparatos y muebles necesarios.

(D) Oficinas de equipajes olvidados.

(E) Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase separados, y los de hombres separados de los de mujeres.

(F) Orinarios para pasajeros de primera y segunda clase separados.

(G) Dos departamentos amueblados, aparentes para los superintendentes y sus familias, y las

3º Un edificio para composto
toras con todos los útiles y la m
saria y viviendas para maquinist
4º Un edificio para fábrica y
carros y coches, con viviendas pa
ros.
5º Un edificio ó corral para c
6º Los tanques necesarios de fi
locados sobre estructura de fierro
que contenga cada uno doscient
sus aparatos correspondientes.
7º Dos balanzas de plataforma
ros cargados, patente "Fairbank
8º Una tornamesa de quince
metro patente "Sellers," de Fila
9º Una ramada para los carros
10. Un embarcadero en ranfla
II. Habrá estaciones de segun
puntos siguientes:

Yura.
Uyupampa.
Cañagua.

(A) Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para pasajeros de primera y segunda clase.

(B) Una boleteria con sus aparatos.

(C) Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas con una division para guardar los equipajes que convenga.

(D) Un local para bufete.

(E) Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase y los de hombres separados de los de mujeres.

III. Habrá estaciones de tercera clase en los lugares siguientes:

Piedra Picchu,
Lomas del Quisco,
Pampas de Cimarrones,
Rio Sumbay,
Crucero,
Lagunillas,
Cayataya ó Las Huertas,
Cabanillas.
Caracoto y
Haluncolla.

Cada una de estas estaciones comprenderá lo siguiente:

[A) Un tanque de fierro batido.

(B) Un paradero con su boleteria y aparatos correspondientes.

D.—Material rodante.

1. Diez y seis locomotoras americanas de primera clase para carbon bituminoso [Bisles Safety Truck] y con los últimos adelantos, y capaces de arrastrar de subida cincuenta toneladas netas

Ocho coches para pasajeros d
con centro elevado y segun los í
y algunos con lugar excusado.

Dos coches mixtos.

Doce coches de segunda cla
lugar excusado.

3. Cien carros americanos cer
ruedas, para conducir cada uno
diez toneladas de carga.

4. Cien carros de plataforma,
mo los de esqueleto.

5. Cinco carros cerrados para

6. Diez carritos de mano.

7. Ocho carros para ganado.

8. Las ruedas de toda clase h
iron chilled wheels.

9. Telégrafo de sogas en los c

Una linea telegráfica á lo lar
provista de las oficinas, enseres
respondientes en cada una de la
primera y segunda clase.

Prevenciones generales

cualesquiera nuevos trazos, serán sometidos al ingeniero inspector del Gobierno para su exámen y final aprobacion.

3. El ingeniero inspector que nombre el Supremo Gobierno, tiene el derecho de velar por el extricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

Los trabajos deberán comenzarse á los dos meses despues de celebrado el contrato, y la linea será concluida y entregada al Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que fuese aceptada, quedando á beneficio del Estado, caso de faltar, la garantia prestada y sin perjuicio de la multa y demas condiciones que se estipulen en el referido contrato.

El Gobierno aceptará la propuesta que crea mas conveniente en vista de las garantias que ofrezcan los proponentes, para la mas pronta y segura realizacion de la empresa, previniéndose que vencido el término de los cuarenta dias, durante los que deben de publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro procederá á la apertura de dichas propuestas, á las dos de la tarde en el salon de su despacho, á presencia del Oficial Mayor, Jefe de Seccion y de los interesados. — VELARDE.

AVISO OFICIAL.

En cumplimiento del supremo decreto de esta fecha, el dia 3 del próximo mes de Noviem-

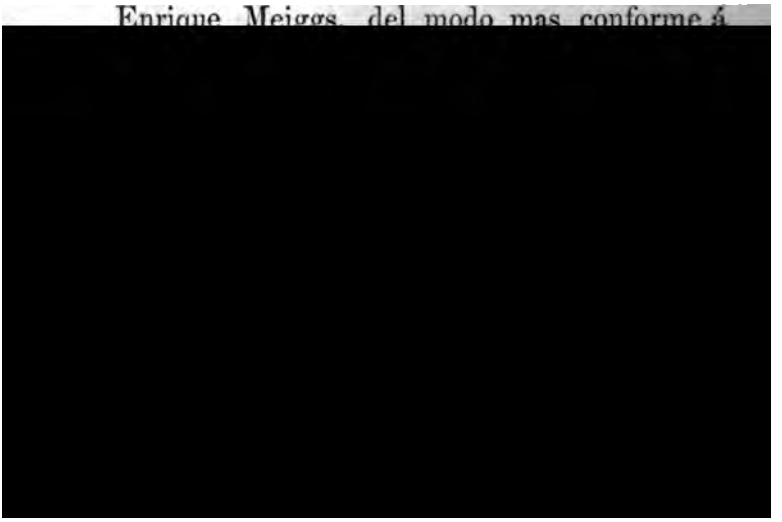
bre, se vence el término de los cuarenta dias fijados en la convocatoria de las propuestas relativas á la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, previniéndose que en dicho dia se verificará la apertura de las mencionadas propuestas, con arreglo á las bases fijadas en el supremo decreto citado antes.—Lima, Setiembre 25 de 1869.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—José Navarro.

FERROCARRIL de Pacasmayo á Cajamarca.

Excmo Señor:

Enrique Meiggs, del modo mas conforme á



me, como siempre, dispuesto á hacer cuanto esté en mis facultades por corresponder dignamente á la confianza del Supremo Gobierno, cumpliendo religiosamente con los compromisos que me impusiese cualquier contrato y dejando plenamente satisfechos los fines y deseos del Supremo Gobierno de la República.

En tal virtud

A V. E. suplico se sirva haber por presentadas y en toda forma ratificadas las mencionadas propuestas, y en virtud de ellas, resolver lo que estime mas justo y conveniente.—Lima, Setiembre 25 de 1869.

Excmo. Señor.—Enrique Meiggs.

Excmo. Señor.

Enrique Meiggs, empresario de ferrocarriles, ante V. E. con el debido respeto digo: Que en conformidad al supremo decreto de 22 de Marzo del corriente año, por el que se piden propuestas para la construccion de un ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, propongo á V. E. llevar á cabo la enunciada obra bajo las condiciones siguientes:

1ª Me obligo á construir un ferrocarril del puerto de Pacasmayo á la ciudad de Cajamarca, en todo conforme á los planos levantados y á las especificaciones contenidas en el mencionado decreto.

2ª Todos los trabajos y obras de la linea se ha-

rán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombre para este efecto.

3ª Me obligo á terminar completamente la línea y todas sus dependencias en el término de seis años, si no ocurriere detencion alguna por culpa del Gobierno, que empezarán á correr y á contarse cuarenta dias despues de aquel en que se firme la correspondiente escritura. Queda entendido que dicho plazo debe ser de tiempo útil y expedito y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revoluciones, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho.

4ª Me obligo á asegurar y garantizar el uso público y la construccion de la obra hasta un año despues de concluida y entregada; quedando responsable durante ese tiempo, á reparar á mi costa los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion; pero no los motivados por los mismos casos

pastas ó metales que se remitan al extranjero para el pago de dichos útiles y con la condicion de que no excedan al valor de dichos útiles y materiales.

7ª Será igualmente libre de derecho, la importacion de la pólvora de minas, ó de cualquiera otra sustancia explosiva, usada ó por usar, que sea indispensable para la ejecucion de los trabajos; ó bien se me permitirá su fabricacion en las cantidades necesarias, dando en uno ú otro caso las garantias convenientes.

8ª Serán igualmente libres de todo derecho fiscal ó municipal, mientras dure la construccion de la linea, los víveres y demas artículos necesarios para los operarios, trabajadores y empleados.

9ª Dichos empleados, operarios y trabajadores estarán durante la obra, hasta que esta sea entregada al Estado, libres y exentos de reclutamientos, de todo alistamiento militar, servicio cívico y concejil.

10. Los contratos celebrados entre el empresario y sus operarios, dependientes y peones, surtirán todos sus efectos, siempre que no se opongan á las leyes del pais, y estén legalizados por el Ministro ó Cónsul Peruano residente en el lugar donde se ajusten, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos.

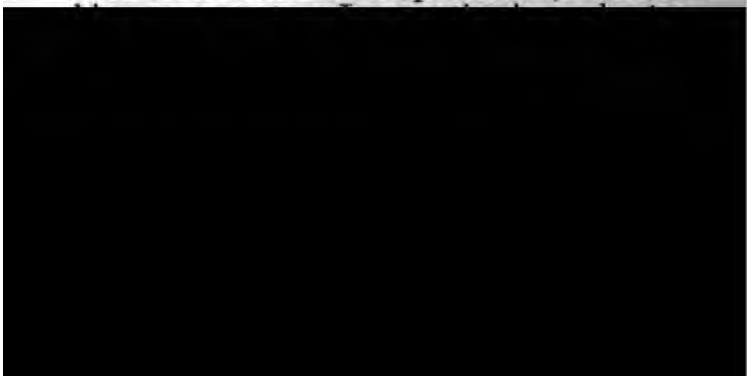
11. Es igualmente obligacion del Supremo Gobierno promover y sostener los expedientes de expropiacion y allanar todas las dificultades que ofrezca la adquisicion de los terrenos nece-

sarios para la via, estaciones, paradas, desvíos y demas dependencias, así como para facilitar el tránsito de los materiales y útiles que deban atravesar propiedades particulares.

12. Es tambien obligacion del Supremo Gobierno facilitar lugares para la ocupacion temporal, en donde hacer vivienda y proveedurias para empleados, operarios y peones, miéntras dure la obra.

13. El empresario tiene facultad para tomar y conducir de cualquier manantial de agua, rio, estero, etc., toda la que juzgue necesaria para el consumo de los trabajadores, para los trabajadores mismos, para las locomotoras, etc., etc.

14. El precio total de la construccion de la obra, esto es, la via, estaciones y dependencias, carros, máquinas y demas útiles, es de VEINTE Y CINCO MILLONES DE SOLES que se abonarán en bonos, á satisfaccion de la casa que los emita, por mi cuenta, en Europa ó América, que ganen un seis por ciento de interes anual, pagadero por semestres vencidos y que tengan una amortizacion acumulativa de dos por ciento, hecha tam-



entre el Gobierno y el contratista. La redaccion y forma de los bonos y cupones se harán de acuerdo entre el Supremo Gobierno y el empresario.

El pago del precio total estipulado por la obra se efectuará en la forma siguiente: El valor de las facturas por compra de herramientas, maderas, durmientes, rieles, máquinas, y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, sea que se compren en el pais ó en el extranjero, será abonado en los expresados bonos y en sumas equivalentes, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, en el acto y sin dilacion alguna, á mí ó á mi legítimo representante, tan luego como se le presenten las referidas facturas competentemente certificadas. El resto se me pagará en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion con el costo total de la obra, debiendo yo al efecto presentar mensualmente en Tesoreria el certificado del ingeniero ó ingenieros encargados de su inspeccion ó aprobacion.

15. El empresario se compromete á pagar la multa de veinte mil soles por cada mes que exceda de los seis años de plazo estipulado en la cláusula 3ª y el Supremo Gobierno se compromete por su parte á abonar al empresario veinte mil soles por cada mes de menos de los indicados seis años.

16. Por cuanto no está considerada en los presupuestos presentados al Supremo Gobierno por el ingeniero en jefe de la línea, ninguna canti-

y ajado entre el contratis
pector, á quien oportunar
sentar los planos de las ob

17. Si por cualquier ac
bierno dejare de pagar tre
vas, pudiendo ocasionar co
lizacion del trabajo, queda
sario, bien para suspende
renunciar por ello al derec
de lo debido, con el interes
de Lima, y los daños y per
sionen, ó bien para continua
conclusion con los capitales
cionarse, y explotarla en seg
hasta hacerse pago de lo q
los intereses que haya paga
cios que hubiese sufrido; h
este efecto, y desde ahora
los materiales, herramientas
en el lugar del trabajo ó fu
cientes á la empresa y que l
dos con el dinero del Estad

mayor tiempo, el Gobierno queda autorizado, salvo el caso de la cláusula 3ª, por ese solo hecho, para declarar por sí solo, fenecido el contrato, y exijir de dicho contratista indemnizacion de daños y perjuicios, por falta de cumplimiento, conforme á la ley.

19. Como garantia para responder á las obligaciones que contraigo, dejaré en depósito en arcas fiscales, quinientos mil soles de los que tengo que recibir por la construccion del ferrocarril de Mejia á Arequipa, descontándoseme desde luego un diez por ciento de cada certificado de pago.

20. Los desacuerdos que sobre la inteligencia y aplicacion de este contrato puedan suscitarse entre el Supremo Gobierno y el empresario, se resolverán por los tribunales de la República, conforme á las leyes nacionales.

POR TANTO:

A V. E. suplico que teniendo por presentada esta propuesta que, seguramente es la mas aceptable de las que hayan podido hacerse, se sirva acojerla, si así lo tiene por conveniente.—Lima, Julio 14 de 1869.—ENRIQUE MEIGGS.

Segunda propuesta.

Me obligo á construir el ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca en el órden y forma siguiente:

De la Viña á Cajamarca, con
zo, planos y demas especifica
Malinowski, pero con facultades
to de firmarse la contrata, ámp
para aumentar la gradiente ha
ciento (como está adoptado en
Copiapó ó Chañarcillo), y para
de las curvas hasta trescientos
crea necesario, por la suma d
cuatrocientos mil soles.

Art. 2º Si fuere indispensab
gradiente á mas de cinco por
evitar los enormes y peligrosos
dos en el trazo de la linea, ent
cultado para emplear, á mi ar
ma Fell, adoptado en el ferroc
Cenis, ó bien el sistema de tres
usado con un éxito brillante en
las Montañas Blancas (Estados
rica).

Art. 3º Los materiales de c
se empleen en las vias indicada

ra el sistema estipulado en la primera propuesta.

Art. 4º Las demas condiciones relativas al plazo para la construccion y entrega de la linea, contratas, pago en *bonos á la par*, *garantias*, *etc. etc.*, serán las mismas que quedan expresadas en la primera propuesta, debiendo considerarse para los efectos de esta propuesta, como si en ella estuviesen insertas literalmente.—Lima, Julio 15 de 1869.—Enrique Meiggs.

Tercera propuesta.

Me obligo á construir el ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, en el órden y forma siguientes:

Art. 1º Del puerto de Pacasmayo á la Viña, es decir, la primera seccion del mencionado ferrocarril, con muelle, estaciones y demas dependencias, materiales y equipo, en todas sus partes conforme á los planos y especificaciones presentadas al Supremo Gobierno, por la suma de *ocho millones seiscientos mil soles*.

De la Viña á Cajamarca, en perfecta conformidad con el ferrocarril de *Tongoy* (Chile) construido por mí desde el puerto de Tongoy hasta las minas de Tamayo, perteneciente al señor D. José Tomas Urmeneta y otros. Es decir:

Ancho de la via entre los rieles, tres piés y seis pulgadas (medida inglesa).

Art. 1º Del [illegible] cuatro pulgadas y es decir, la [illegible] nes y den[illegible] cuarenta y dos libras por conform[illegible] tadas [illegible]os, puntas, pernos, cepos, *millo*[illegible] de pasajeros y de carga, etc., de las [illegible] dimensiones y calidades usadas en el [illegible] ferrocarril de Tongoy; y en cantidad [illegible] determinado en las especificaciones del señor Malinowski. Locomotora del mismo sistema y poder, que las suministradas por mí á la empresa del ferrocarril de Tongoy, y conocidas con el nombre de *locomotora ténder* y del peso de doce toneladas poco mas ó ménos. El modelo será igual al dibujo que acompaño, pudiendo este ser alterado, siempre que el ingeniero del Gobierno haga las observaciones que estime convenientes antes de dar las órdenes para la construccion y remesa de las maquinarias necesarias.

El precio de la *Segunda seccion*, con arreglo á las bases prescritas, es de ocho millones cuatrocientos mil soles.

Art. 2º La gradiente máxima, con arreglo al sistema indicado para la seccion comprendida entre la Viña y Cajamarca, será de cinco por ciento; pero si fuera necesario aumentarla á fin de evitar los enormes y peligrosos túneles designados en el trazo de la linea, se me faculta amplia y definitivamente para emplear entónces, á mi arbitrio, ó el sistema Fell, adoptado en el ferrocarril del Monte Cenis ó el de tres rieles que tan buenos resultados ha dado en el ferro-

carril de las Montañas Blancas, en los Estados Unidos de América.

Art. 3º Las demas condiciones relativas al plazo para la construccion y entrega de la linea, contratas, pago en *bonos á la par*, *garantia*, *etc. etc.*, serán las mismas que quedan expresadas en la primera propuesta, debiendo considerarse, para los efectos de la presente, como si en ella estuvieran insertas literalmente.—Lima, Julio 15 de 1869.—ENRIQUE MEIGGS.

(Per. N. 66 1869.)

TIMBRES en las escrituras de ferrocarriles.

Lima, Setiembre 10 *de* 1869.

Vistas las solicitudes presentadas por el empresario del ferrocarril de Pisco á Ica, por el del ferrocarril de Eten y por el gerente del Banco de Crédito Hipotecario, sobre pago de timbres en las escrituras de compañia con capital constituido, y teniendo en consideracion que el Gobierno si bien conoce las dificultades que en la práctica ofrece el cumplimiento de la ley de 11 de Febrero último, que crea la contribucion del timbre, se halla en la obligacion de ordenar su cumplimiento atendiendo al texto de ella, estando en este caso limitadas sus atribuciones á represen-

etc., carros de pasajeros
mismas dimensiones y
antedicho ferrocarril de
igual á lo determinado
del señor Malinowski. I
sistema y poder, que las
la empresa del ferrocarri
das con el nombre de *loc*
peso de doce toneladas p
modelo será igual al dibu
diendo este ser alterado, s
ro del Gobierno haga las
time convenientes antes de
la construccion y remesa d
cesarias.

El precio de la *Segunda*
á las bases prescritas, es d
trocientos mil soles.

Art. 2º La gradiente m
sistema indicado para la
entre la Viña y Cajamarc
ciento; pero si fuera nece

carril de las Montañas Blancas, en los Estados Unidos de América.

Art. 3º Las demas condiciones relativas al plazo para la construccion y entrega de la linea, contratas, pago en *bonos á la par*, *garantia*, *etc. etc.*, serán las mismas que quedan expresadas en la primera propuesta, debiendo considerarse, para los efectos de la presente, como si en ella estuvieran insertas literalmente.—Lima, Julio 15 de 1869.—ENRIQUE MEIGGS.

(Per. N. 66 1869.)

TIMBRES en las escrituras de ferrocarriles.

Lima, Setiembre 10 de 1869.

Vistas las solicitudes presentadas por el empresario del ferrocarril de Pisco á Ica, por el del ferrocarril de Eten y por el gerente del Banco de Crédito Hipotecario, sobre pago de timbres en las escrituras de compañia con capital constituido, y teniendo en consideracion que el Gobierno si bien conoce las dificultades que en la práctica ofrece el cumplimiento de la ley de 11 de Febrero último, que crea la contribucion del timbre, se halla en la obligacion de ordenar su cumplimiento atendiendo al texto de ella, estando en este caso limitadas sus atribuciones á represen-

tar oportunamente al Congreso la necesidad de introducir en ella ciertas modificaciones que salven las dificultades que ofrece su aplicacion y estableciendo la verdadera inteligencia de algunos de sus artículos; que por lo que respecta á las empresas de ferrocarriles, aunque están exentas por las respectivas contratas de concesion de pagar las contribuciones que gravan esa industria, no lo están, segun el texto de la ley citada, de satisfacer lo que corresponde al establecimiento de la sociedad empresaria que en este caso no tiene otro carácter que el de una empresa mercantil; que en cuanto á la aclaracion que solicita el gerente del Banco del Crédito Hipotecario sobre la inteligencia del párrafo 4º del artículo 4º de la ley citada, debe estarse únicamente á la letra del enunciado artículo, sin entrar en interpretaciones que quizá no sean enteramente conformes con su espíritu; de acuerdo con lo expuesto por la Seccion de Contribuciones se declara: que en las escrituras públicas que contengan mútuas obligaciones, novaciones del contrato, reconocimiento de deuda ó establecimiento de sociedades con capital constituido, inclu-

ras á que se refiere el párrafo 4º del art. 4º de dicha ley, con expresion del nombre del que pague la contribucion, y á fin de reunir y presentar estas razones al Congreso, con el objeto de devolver á los contribuyentes las cantidades que eroguen de mas, una vez aplicada y establecida la interpretacion auténtica de la ley.

Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

(Per. N. 111.)

NUEVA VIA en el Central Trasandino.

Lima, Setiembre 28 de 1869.

Visto este expediente promovido por D. Juan Antonio Garcia y D. Pablo Sacio, sobre el descubrimiento de una nueva via, para el ferrocarril central trasandino, con el pliego cerrado y sellado que últimamente han presentado, y que contiene, segun aseguran, el itinerario y datos para el estudio de este nuevo trazo, en virtud del cual se obtendrá una economia de cuatro ó seis millones de soles, solicitando que el Gobierno les conceda por su descubrimiento la suma de doscientos cincuenta mil soles; y teniendo en consideracion: 1º Que los empresarios D. Enrique Meiggs y D. Ramon Montero están llanos á verificar el estudio y trazo de la nueva via, pro-

puesta por los señores Garcia y Sacio, sin embargo de creer que sus ingenieros eligieron el trayecto mas conveniente despues de inspeccionar y estudiar todas las sendas que del valle del Rimac se dirijen al departamento de Junin 2º Que los señores Meiggs y Montero solicitan que los gastos que demande el nuevo trazo por la via de Garcia y Sacio, sean de cuenta del Estado, si no fueren ellos á quienes se adjudicase la contrata definitiva de la obra: 3º Que el derecho á la prima de los doscientos cincuenta mil soles, (250,000 S.) que Sacio y Garcia piden por su descubrimiento depende de la practicabilidad de la nueva via, y de la efectividad del ahorro de cuatro ó seis millones de soles, por consecuencia de las facilidades que presente la disminucion de las gradientes segun sus asertos: 4º Que el gobierno en su constante propósito de llevar á debido efecto las obras públicas útiles y necesarias debe consultar su perfeccion, seguridad y solidez, igualmente que las economias que

y Montero, resulta ser positiva la practicabilidad del ferrocarril por la nueva linea y positivo tambien el ahorro de los cuatro ó seis millones de soles, que se indican: 3º Que si no es practicable la obra por la via que proponen Sacio y Garcia, ni es real ni efectivo el ahorro de los cuatro ó seis millones de soles, comparados los presupuestos de ambas lineas, son de cargo de estos señores, los gastos y trabajos que se emprendan en dicho estudio: 4º Que los doscientos cincuenta mil soles que los recurrentes solicitan por prima de su descubrimiento, deben ser pagados exclusivamente por los empresarios en cuyo favor se decrete la obra del ferrocarril, si se llega á efectuar por la linea propuesta por los señores Garcia y Sacio: 5º Que estos señores deben prestar una garantia suficiente para indemnizar los gastos que se hagan en el nuevo trazo, si este no llena las condiciones de practicabilidad, gradiente menor y economia propuestas en su recurso. Póngase en conocimiento de los empresarios y de los proponentes, devolviéndoseles el pliego cerrado de la materia.—Rúbrica de S. E. —VELARDE.

Per. N. 73.

FERROCARRIL de Arequipa á Puno.

Arequipa, Octubre 4 de 1869.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

Tengo el honor de decir á US. en contestacion á su estimable oficio de 25 de Setiembre último, en el que se sirve incluirme *El Peruano* en el que se hallan insertas las bases para la construccion de un ferrocarril trasandino entre esta ciudad y la de Puno, que este vecindario se halla completamente reconocido á las señaladas manifestaciones del paternal cariño de S. E., realizadas por el digno órgano de US. Inmensos é invalorables son, señor Ministro, los beneficios que recibirá Arequipa con aquella obra, lo mismo que los Departamentos del Sur; su vida industrial y fabril será mas poderosa, el ciudadano conocerá las ventajas del trabajo y las guerras intestinas desaparecerán, no lo dudo, para siempre.

Dignáos, señor Ministro, poner en conocimiento de S. E. el Presidente el contenido de este oficio, y de aceptar mis cordiales felicitaciones por la parte que ha cabido á US. en la iniciativa de la obra mencionada.

Dios guarde á US.—S. M.—Antonio Rodriguez Ramirez.

Per. N. 79.

FERROCARRIL de Pacasmayo á Cajamarca.

Lima, Octubre 12 *de* 1869.

Habiendo la comision de ingenieros expedido el informe, ordenado por decreto de 30 de Setiembre último; pásese este expediente á la Junta de comerciantes, compuesta de los señores don Julian Zaracondegui, don José Francisco Canevaro y don Alfredo Wohl, quienes en vista de los estudios y trabajos practicados para la construccion del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca, formularán el *proyecto del contrato*, segun lo dispuesto en el art. 4.° de la ley de 8 de Noviembre de 1861.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

Per. N. 81.

FERROCARRIL del Callao á la Oroya.

En una solicitud de D. Teodoro Cristian pidiendo se le concedan los mismos derechos que á los señores Meiggs y Montero para el estudio de una nueva linea del ferrocarril trasandino del Callao á la Oroya, ha recaido el decreto siguiente:

Lima, Octubre 12 *de* 1869.

Siendo el recurrente D. Teodoro Cristian uno de los proponentes á la construccion del ferro-

carril del Callao á la Oroya, se declara á dicho Cristian, comprendido en la resolucion de 28 de Setiembre último, á fin de que pueda practicar el nuevo estudio propuesto por los señores Sacio y Garcia.—Firmado.—VELARDE.

Per. N. 81.

FERROCARRIL de Arequipa.

Lima, Octubre 19 de 1869.

Visto este recurso y teniendo en consideracion: 1º que el ferrocarril de Arequipa por las grandes ventajas que está llamado á producir, no solo en el Norte, sino en toda la República, merece que

modo mas conforme á las verdaderas necesidades de los vecinos de aquella ciudad: nómbrase con tal objeto una comision compuesta del Coronel D. Ramon Azcárate, D. Juan Mariano Goreneche y Gamio, D. Enrique Romaña y del ingeniero D. Alejandro Prentice, á fin de que examinen si los trabajos se ejecutan con extricta sujecion á lo dispuesto en el decreto de 30 de Abril del año próximo pasado, y conforme á los planos levantados por los ingenieros D. Federico Blume y D. Manuel Mariano Echegaray y á las modificaciones hechas por la Comision Central de Ingenieros Civiles, debiendo examinar personalmente el punto que sea mas conveniente para la construccion del muelle, de donde deba partir la linea y el sitio en que haya de establecerse en Arequipa la estacion y términos. Procederá tambien en union del representante de la empresa á practicar el exámen de los terrenos de propiedad particular que fuese necesario expropiar, para el trayecto de la via, estaciones, paradas, desvios y demas exijencias de la linea, conforme al artículo 9º de la contrata. La comision arreglará sus procedimientos en particular, á las instrucciones que se le darán por el Ministerio del ramo. Hágase saber el nombramiento á las personas indicadas, con trascripcion de este decreto, igualmente que al empresario D. Enrique Meiggs. Comuníquese al Prefecto de Arequipa, para que en conformidad de sus atribuciones proceda, con arreglo á las disposiciones del Código de procedimientos en materia civil, para el caso de expropiacion de los

terrenos que la empresa tuviese necesidad de tomar. Publíquese.—Rúbrica de S. E.—VELARDE.

(Per. N. 86.)

CRUZAMIENTO de líneas.

Lima, Octubre 30 *de* 1869.

Visto este expediente y atendiendo: á que la Beneficencia del Callao solicita que la empresa del ferrocarril entre esa ciudad y esta capital corte sus rieles en el sitio que se unen con los de los baños á la Punta, á fin de evitar los peligros que resultasen en el cruzamiento de ámbas vias y que teniendo la primera via derechos de prioridad establecidos sobre la segunda, no se le puede imponer otras obligaciones que las que emanen por sentencia judicial ó por convenio de

FERROCARRIL del Callao a la Oroya.

Lima. Noviembre 5 de 1869.

S. M.

He tenido la honra de recibir el oficio de US. fecha 4 del corriente, en que se sirve manifestarme que S. E. el Presidente de la República desea que la comision encargada de formular el proyecto del ferrocarril del Callao á la Oroya, emita su informe sobre el particular, sin tener en cuenta la nueva via proyectada por los señores Sacio y Garcia, como se dijo á la comision en 15 del pasado.

Desde luego, ántes de saber esta declaracion, la comision habia suspendido sus trabajos, porque ciertamente que no le habia parecido prudente formular el proyecto de contrato de que está encargada, cuando se trataba por el Supremo Gobierno del descubrimiento de una nueva via mas económica. Pero, desde que recibió la comunicacion á que US. se refiere, y que fué entregada sin fecha el dia 20, la comision no ha cesado sus trabajos, para satisfacer, tanto los deseos manifestados por S. E. el Presidente, cuanto los que ella misma abriga de corresponder prontamente á la alta confianza que en ella se ha depositado.

Aprovecharé de esta oportunidad para recordar á US. que el trazo que por disposicion de su digno antecesor entregué al ingeniero señor Mar-

zo, no me ha sido devuelto hasta el dia, y que la comision necesita tenerlo á la vista.

Concluiré este oficio, refiriéndome á la conferencia verbal que hoy mismo me ha cabido la honra de tener con V. E., y en la que creo haber sincerado la conducta de la comision, en cuanto al retardo que pudiera haberse notado en sus trabajos.

Dios guarde á US.—Bernardo Roca y Garzon.

Señor coronel D. Francisco de Paula Secada, Ministro de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

(Per. N. 102 1869.)

2º Un informe de la comision sobre dicho contrato;

3º Un cuadro comparativo de las propuestas que se han hecho al Supremo Gobierno.

Al mismo tiempo devuelvo á US., la memoria presentada por el señor Meiggs, y á la que se refiere en su propuesta, el trazo y perfiles del camino, proyectado por él mismo; y el expediente de la materia.

El tomo del Registro Oficial, que me fué remitido por ese Ministerio, y ocho rollos de estudios sobre el memorado ferrocarril: advirtiendo que, aunque recibí nueve del digno antecesor de US., uno fué devuelto á ese Ministerio, por necesitarlo el ingeniero señor Marzo, para ciertos trabajos que hacia de órden del mismo.

Ojalá que la tarea, que hemos asumido con la mejor voluntad, sea de algun provecho al Estado. US. se dignará dispensar las imperfecciones que no hayamos podido evitar, y elevar al conocimiento de S. E. el Presidente de la República esta noticia y los sinceros votos que la comision hace por el feliz éxito de la empresa.

Dios guarde á US.—Bernardo Roca y Garzon.

Al señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno y Obras Públicas.

FERROCARRIL del Callao á la Oroya.

Lima, Noviembre 18 *de* 1869.

Señor D. Bernardo Roca y Garzon, Presidente de la Comision encargada de formular el proyecto de contrato del camino del Callao á la Oroya.

He tenido la honra de recibir el apreciable oficio de US. fecha de hoy, en que se sirve comunicarme que la comision que dignamente ha presidido US., ha terminado los trabajos que le encomendó el Gobierno, de formular el proyecto de contrato del ferrocarril del Callao á la Oroya, acompañándome en consecuencia todos los documentos relativos á dicho contrato.

Impuesto S. E. del resultado de este encargo que confió al patriotismo de US. y al de los se-

[redacted]

PAGO de estudios del ferrocarril de Arica á Pisco.

Lima, Noviembre 30 de 1869.

Visto este expediente y teniendo en consideracion; 1º que aunque el Gobierno autorizó por decreto de 28 de Octubre de 1868 á D. Pedro T. Larrañaga, para que practicase los estudios del camino de fierro, de esta capital al puerto de Pisco, no ha estipulado el abono de los gastos, que estos ocasionarian, puesto que, para hacer su propuesta, que podia ó no aceptarse, ha tenido que efectuarla, con conocimiento perfecto de la negociacion que se proponia emprender, y que ademas de esto, se expresa que los gastos se hacian á su costa; 2º que la principal razon en que se funda para reclamar indemnizacion de gastos es la de que, en el citado decreto, se aceptó su propuesta, en los mismos términos que la de D. Enrique Meiggs, para el ferrocarril de Jauja; 3º que al estipular el Gobierno esta obligacion, lo hizo en virtud de la autorizacion especial que obtuvo del Congreso para invitar postores, á fin de que se llegase á realizar esta importante obra nacional, y sobre la base de propuestas conocidas; 4º que en el contrato con Meiggs se dispuso que un ingeniero del Estado debia intervenir en todos los trabajos concernientes á esta obra, lo que no ha tenido lugar en los que ha verificado Larrañaga, desde que los que

presenta, han sido sin la intervencion del q
el Gobierno hubiera nombrado; 5º que adem
de estas consideraciones, no habiendo entrega
Larrañaga un trabajo terminado, no tiene der
cho á exijir indemnizacion de los gastos que h
ya hecho; y cuando por otra parte, el contrato
que se refiere debe considerarse como no ex
tente, por no haberse cumplido con el esenc
requisito de otorgarse la respectiva escritura, s
gun se dispuso en el decreto mencionado;
conformidad con lo dictaminado por el Fiscal
la Corte Suprema de Justicia: se declara sin l
gar la solicitud de D. Pedro T. Larrañaga, re
rente á que el Gobierno le abone la cantidad
cuatro mil novecientos cincuenta y siete sol
cincuenta y nueve centavos, por los gastos q
segun expone, ha hecho en los estudios del c
mino del ferrocarril del Callao á Pisco.—Pub
quese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

último convocándose propuestas para la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno; y resultando que observadas las prescripciones que previene la ley de 8 de Noviembre de 1864, la comision especial de injenieros ha aprobado los trazos, planos y presupuestos, bajo los cuales debe procederse á la construccion del mencionado ferrocarril: que en el exámen comparativo practicado por la comision de comerciantes acerca de las referidas propuestas, se manifiesta que ninguna de ellas es aceptable en cuanto se refieren á recibir el precio en dinero para construir la referida via, y sí lo es la propuesta de Meiggs para verificarlo por cuenta del Gobierno, recibiendo en bonos el valor presupuestado, con tal que se conforme con las condiciones que establece dicha comision: que el fiscal de la Excelentísima Corte Suprema ha dictaminado en el mismo sentido que la comision, sentando las bases del contrato en íntima relacion con el ferrocarril de la Oroya, por cuyo motivo se mandó poner en conocimieto de Meiggs, quien se conformó aceptando las bases y condiciones referentes á su propuesta, segun lo comprueba el pliego que ha presentado y que se ha mandado agregar al expediente de la materia: que llenados todos los requisitos legales, el Gobierno debe determinar la propuesta que sea mas ventajosa, á fin de realizar una obra de tan vastos resultados para el adelanto y prosperidad de todos los pueblos del sur de la República; de conformidad con lo informado por la comision financiera, con el dictámen fiscal y en cumplimiento de la ley especial

la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, producen igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6ª El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada linea, con todas sus dependencias y entregarla expedita para el servicio público en el témino de cinco años que empezarán á correr á los cuarenta dias de firmada la escritura.

7ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufriese el contratista en adquirir los terrenos necesarios para la via y dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

8ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecu-

puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

4ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la linea y sus dependencias con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del injeniero Inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultare ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos injenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 21 como precio total del ferrocarril.

5ª Si la obra no se ejecutase conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1ª ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el injeniero Inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, y en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario, y si este no cumpliere

la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, producen igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6ª El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada linea, con todas sus dependencias y entregarla expedita para el servicio público en el témino de cinco años que empezarán á correr á los cuarenta dias de firmada la escritura.

7ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se

16. Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este, han de volver los terrenos y aguas que provisionalmente se ocuparen durante los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan.

17. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que el contratista ó sus ajentes causaren en las propiedades ó terrenos inmediatos á la linea, gravando estas responsabilidades sobre el contratista.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los atícusiguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se emplee en este género de obras:

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjitas, garvanzos, frangollo, huecillo, galleta y harina:

3º Toda especie de forraje para bestias:

4º Pólvora de minas ó cualquiera otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese.

Si el contratista quisiese fabricar la pólvora de minas ó materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno, prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuese necesario establecer. Se concede al contratista internar y hacer uso de la pólvora ex-

Los agentes diplomáticos y consulares del Perú llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exijir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos asiáticos.

12. Los operarios, trabajadores y empleados de la linea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil y concejil durante la obra, y hasta su final conclusion y entrega, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

13. El contratista está facultado para hacer con sus propios trabajadores, el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa ó indirectamente con la construccion del ferrocarril.

14. El Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así como para la construccion temporal de viviendas y

16. Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este, han de volver los terrenos y aguas que provisionalmente se ocuparen durante los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan.

17. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que el contratista ó sus ajentes causaren en las propiedades ó terrenos inmediatos á la linea, gravando estas responsabilidades sobre el contratista.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los atícusiguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se emplee en este género de obras:

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjitas, garvanzos, frangollo, huecillo, galleta y harina:

3º Toda especie de forraje para bestias:

4º Pólvora de minas ó cualquiera otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese.

Si el contratista quisiese fabricar la pólvora de minas ó materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno, prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuese necesario establecer. Se concede al contratista internar y hacer uso de la pólvora ex-

tranjera en el trabajo de este ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. El contratista está obligado á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitare, segun las circunstancias y las exijencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer, con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes.

19. Con el fin de acelerar la conclusion del ferrocarril de Puno, queda estipulado, que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones, trabajadores y artículos de primera necesidad, consignados á la empresa, podrán tocar directamente en el puerto de Islay ó en las caletas de Mejia ó Mollendo, y verificar su despacho y descarga con arreglo á lo dispuesto en el Re-

no; pero pudiendo hacer uso gratis de las locomotoras del de Arequipa.

21. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar al contratista D. Enrique Meiggs ó á sus herederos, albaceas ó legítimos representantes de sus derechos y acciones por la construccion del ferrocarril trasandino de Arequipa á Puno, es decir, por la via ferrea y todos sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma total de treinta y dos millones de soles, ó su equivalente en moneda corriente de los paises en donde se efectue la emision de bonos conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por el contratista. Por manera que los bonos antedichos deberán ganar el seis por ciento de interes al año, y tener un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento que comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

22. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc*, por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado del contratista. La emision de los bonos tedrá lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura en un banco ó casa comercial de Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

23. El Gobierno de acuerdo con el contratista, firmará por un decreto especial la redaccion,

forma, série, garantias, cambios y demas condiciones de emision, autorizacion y pago de intereses, que no estén previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de los dichos bonos.

24. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguiente:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus ajentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre conforme á la cláusula 3ª, abonando en el acto y sin dilacion alguna al contratista ó á sus lejítimos representantes en los expresados bonos y á la par por el depositario

artículos ó efectos destinados al uso de la linea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el injeniero Inspector de la obra; el Supremo Gobierno cuarenta dias despues de otorgada la escritura pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital á satisfaccion mutua de las partes contratantes, la suma de siete millones de soles en vales provisionales jirados por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interes al año. Estos vales servirán de suficiente título, para cambiarlos á la par con los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion. Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de siete millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que el contratista tenga derecho á exijir su entrega en pago de certificados del injeniero ó injenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario, prévia órden del Ministerio de Hacienda:

3º El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de los va-

los provisionales, de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del injeniero Inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion, nunca será mayor que el que represente el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

25. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente jeneral de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferrocarril trasandino entre Arequipa y Puno, y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á éste el saldo, si alguno hubiese en su favor, y si resultase en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que hayan de hacérsele.

26. Los certificados de pago firmados por el injeniero ó injenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes sin otro requisito que una órden del Ministerio de Hacienda para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima entregue en el acto al contratista ó á quien legalmente lo represente, su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se le entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

27. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase al contratista una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite, para el uso y servicio de la linea, tendrá derecho de compararlos por el costo de factura y en caso de que por el uso haya sufrido deterioro, á precio de tasacion.

28. El contratista en garantia del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto al contratista, cuando termine las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándosele entre tanto por dichos bonos depositados, el respectivo interes.

29. De este fondo depositado en la parte necesaria se hará efectiva, llegado el caso, la idemnizacion de que se ocupan las cláusulas 5ª y 8ª

30. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista D. Enrique Meiggs, sus herederos, albaceas ó los que lejítimamente lo representen en sus derechos y acciones sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

31. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

32. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

33. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con excep-

cion del pago de contribucion de timbres.

34. Queda establecido que si en la construccion de la expresada via se encontrasen algunos minerales, fósiles, antgüedades ú otras cosas explotables, desde luego serán de propiedad del Estado; el empresario pondrá este hecho inmediatamente en conocimiento del Gobierno, para que este adopte todas las medidas que crea convenientes.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento en la parte que le respecta, y en especial, para los arreglos y seguridades que deben establecerse en lo relativo á las cláusulas veintiuna, veintidos, veintitres y veinticuatro, y para que prévia aceptacion del empresario Meiggs de las precedentes bases, se extienda la respectiva escritura. Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

(Per. N. 136 t. 57.)

de las prescripciones de la ley de 8 de Noviembre de 1864, la comision especial de ingenieros ha emitido su informe facultativo, aprobando los estudios que se han practicado y que deben de servir de base á la construccion de la mencionada via: que en el prolijo estudio y análisis comparativo verificados por la comision de comerciantes acerca de las referidas propuestas, se ha consultado á la vez que la seguridad y economia para los intereses fiscales, las demas condiciones constitutivas del contrato: que el Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema, en su detenido dictámen, manifiesta ser preferible una de las de Montero, para construir por empresa particular el mencionado camino, siempre que llene las condiciones indispensables establecidas por el Fiscal en su citada vista, ó en defecto de esta la de Meiggs para construirse por cuenta del Estado, siempre que este acepte las cláusulas que el mismo Fiscal establece con respecto á su propuesta, por cuyo motivo se ordenó poner en conocimiento de ambos proponentes el dictámen fiscal mencionado; y habiendo manifestado Montero no conformarse con las condiciones concernientes á su propuesta, y aceptado Meiggs las que le eran relativas, haciendo algunas aclaraciones en el pliego que ha presentado, el cual corre inserto en este expediente; ha llegado el caso de que el Gobierno, despues de llenadas todas las formalidades y trámites de la ley, y atendida la alta importancia de la obar que trata de ejecutarse, admita la propuesta que sea mas ventajosa; de conformidad con el dictámen del Fiscal de la

tes:

1ª Don Enrique Meiggs, s
ceas ó lejítimos representante
truir la seccion del ferrocarril
comprendida entre el Callao y
con sujecion al plano y trazos
geniero en jefe D. Ernesto M
intervencion del ingeniero de
Marzo, los cuales han sido ya
darán archivados y sellados c
ramo.

2ª El empresario se obliga
todas las prescripciones conte
de convocatoria de 22 de Mar
rando categóricamente que la
calidad de condiciones esencial
to, á cuyo fin se insertarán en

3ª Todos los materiales que
via, serán de la mejor calidad,
jos y obras de la linea se hará
cion y á entera satisfaccion del
nieros que el Gobierno nombr

sionados del Gobierno relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

4ª El empresario se obliga adoptar é introducir en la construccion de la linea y sus dependencias, con el fin de mejorarla, todas las alteraciones, que en materia de puentes, viaductos, cambios de via y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial, á pedimento y con informe del ingeniero Inspector con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultase ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionadamente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 1º como precio total del ferrocarril.

5ª Si la obra no se ejecutare conforme al plano y trazo de que habla la cláusula 1ª, ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el ingeniero inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario, y si este no cumpliese la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension

del trabajo por mas de tres meses seguidos, por casos que no sean de fuerza mayor, ó fortuitos, produce igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuibios sufridos por su falta.

6ª El empresario se obliga á terminar completamente la mencionada linea, con todas sus dependencias, y á entregarla expedita para el servicio público en el término de seis años, que empezarán á correr y contarse á los cuarenta dias de firmada la escritura.

7ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de

expresados en la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantia el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado.

9ª Comprendiendo el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniese recibir la linea por secciones, estará obligado el empresario á entregarla de ese modo; en cuyo caso el empresario podrá servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de los víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que los empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones pactadas en la cláusula anterior, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita la seccion para el tráfico público; extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán el contratista ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

11. El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrase, serán válidas y obligatorias, en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos ó consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exi-

hasta su final conclusion
de guerra exterior para l

13. El contratista está
con sus propios trabajado
puertos en cuanto solo se
directamente con la conct

14. El Gobierno conce
contratista el uso de todos
piedad del Estado, que se
ferrocarril y sus dependenc
para la construccion tem
provedurias de empleados,
Si el contratista necesitase
nos de corporaciones ó de
bierno le facilitará su adqui
que determinan las leyes p
propiacion forzosa. Esta s
costo del contratista.

15. Queda obligado igu
á allanar las dificultades qu
se en la provision de agua

del contrato, pues terminado éste, han de volver los terrenos y aguas que provisionalmente se ocuparen durante los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan.

17. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que el contratista ó sus ajentes causaren en las propiedades ó terrenos inmediatos á la linea, gravando estas responsabilidades sobre el contratista.

18. Serán libres de importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato los artículos siguientes—1º máquinas, rieles, durmientes, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras; 2º víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, garvanzos, albergas, frangollo, huecillos, galletas, y harina: 3º toda especie de forraje para bestias, como avena, cebada, pasto seco &ª y 4º la pólvora de minas ú otra cualquiera materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese. Si el contratista quisiera fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiera el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno, prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuese necesario establecer.

El contratista queda obligado á hacer uso de la pólvora de minas del Estado, pagándola al precio corriente en la cantidad que la fábrica pueda subministrar, haciendo uso de la pólvora extranjera en las cantidades que la fábrica na-

cional no pueda proporcionarle. A este efecto se permite al contratista tener un depósito de pólvora extranjera, ya sea en el Callao ó en cualquiera otro punto de esta capital, guardada en los polvorines del Estado y custodiada bajo su responsabilidad á disposicion de Meiggs.

El empresario acreditará el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitase, segun las circunstancias y las exijencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes.

19. El Supremo Gobierno de la República se obliga á pagar al contratista D. Enrique Meiggs, ó á sus herederos ó lejítimos representantes de sus derechos y acciones, para la construccion de la seccion del ferrocarril central trasandino, com-

[redacted]

años despues de la fecha de su emision.

20. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú y un apoderado del contratista.

La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Londres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura, en un banco ó casa comercial de Europa ó América á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista.

21. El Gobierno, de acuerdo con el contratista, fijará por un decreto especial la redaccion, forma, series, hipoteca y garantías, cambios y demas condiciones de emision amortizacion y pago de intereses, que no esten previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos.

22. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguiente:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres, y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados, que el Gobierno nombre conforme á la cláusula 3ª, será abonado en el acto y sin dilacion al contratista ó á sus lejítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el

Perú, residentes en los
las referidas compras, e
tuen en el extranjero, ó
toridad competente, si s
torio de la República:

2º Con el fin de aten
los primeros desembolsos
pra de materiales, víveres ú
artículos destinados al uso
de los trabajadores, así com
primeros certificados expe
inspector de la obra, el Su
renta dias despues de otorg
en calidad de depósito en
cial de esta capital, á sati
partes contratantes, la sum
soles, en vales provisionale
cion de Contabilidad Gene
cal de Lima, que ganarán
interes al año. Estos vale
te título para cambiarlos á
definitiv

pago de certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario, prévia órden del Ministerio de Hacienda:

3º El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y cuyo importe esté en justa proporcion con el contrato total de la obra. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos ó á su ajente en Lima ó al depositario de los vales provisionales de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del ingeniero Inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

23. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferrocarril entre el Callao y Lima á la Oroya y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á este el saldo, si alguno hubiese en su favor; y si resultare en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérsele.

24. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda para que el depositario de los vales provisionales ó su ajente en Lima, entre[illegible]n el acto al con-

[redacted] quedase al contratista una
[redacted] de durmientes, rieles, herra
[redacted]esquiera materiales ó útiles
[redacted]erno necesitase para el uso y
[redacted]ra, tendrá derecho de compra
[redacted] factura y en caso de que por
[redacted]ido deterioro, á precio de tasa

26. El contratista en garantia
[redacted]miento de este contrato dejará
[redacted]cas fiscales el diez por cien
[redacted]porte de cada uno de los certi
[redacted]jos hechos, hasta el completo
[redacted]les. Este depósito será devuel
[redacted]cando terminen las responsabilic
[redacted]r este contrato, abonándosele
[redacted]chos bonos depositados el respe

27. De este fondo depositado
[redacted]saria se hará efectiva llegado
[redacted]mnizacion de que se ocupan la
[redacted].

28. Cualesquiera diferencias
[redacted]ére el Supremo Gobierno del

permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

29. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

30. Este contrato no puede traspasarse ó transferirse por el contratista á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

31. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente con exencion del pago de la contribucion de timbres.

32. Queda establecido que mientras se resuelve la reclamacion hecha por los empresarios del ferrocarril de Lima al Callao, con relacion á las prevenciones generales de que se encarga el art. 5º del decreto de convocatoria de 22 de Marzo último, para que los empresarios del ferrocarril á la Oroya no puedan establecer el tráfico entre el Callao y Lima (á menos que no medie un convenio especial con los actuales empresarios) durante el privilegio de que están en posesion; podrá desde luego el contratista del ferrocarril á la Oroya D. Enrique Meiggs tender los rieles de la seccion comprendida entre esta ciudad y el Callao, por cuanto á que esta medida no afecta los derechos de los actuales empresarios.

33. Queda establecido que si en la construccion de la mencionada via, se encontrasen di-

gunos minerales fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado y el empresario pondrá este hecho inmediatamente en conocimiento del Gobierno para que este adopte todas las medidas que crea convenientes.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento en la parte que le respecta, y en especial para los arreglos y seguridades que deben establecerse en lo relativo á las cláusulas 19, 20 y 21 y para que prévia aceptacion del empresario Meiggs de las precedentes bases, se extienda la respectiva escritura. Rejístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

FERROCARRIL de Puno á Cuzco.

Lima, Enero 3 de 1870.

Considerando:

Que autorizado el Gobierno por ley de 8 de Noviembre de 1864, para mandar implantar en la República, todas las lineas ferreas que crea necesario establecer, una vez conocida su utilidad y practicabilidad: que de la ejecucion de esos trabajos pende el desarrollo industrial y el engrandecimiento de la nacion; que siendo útil y conveniente que de cualquier punto de la linea del ferrocarril de Arequipa á Puno, se haga una ramificacion al Cuzco, atravesando los pueblos mas importantes y productores con el objeto de proporcionarles una fácil exportacion á sus valiosas producciones, se resuelve: que una comision compuesta del injeniero en jefe D. Pedro Siebert y de D. Eucher Henry y el dibujante Carlos Rojas y Cañas, proceda á la brevedad posible á practicar los estudios y formar el correspondiente presupuesto de una ramificacion, que partiendo del punto que resulte ser mas conveniente y ventajoso pueda unir el mencionado ferrocarril de Puno á la ciudad del Cuzco, á fin de que el Gobierno con vista de esos datos pueda resolver lo conveniente.

Aplíquese el gasto á la partida 855, pliego 1º del presupuesto general. Trascríbase al Ministe-

sio de Hacienda para su conocimiento.—Comuníquese y publíquese.

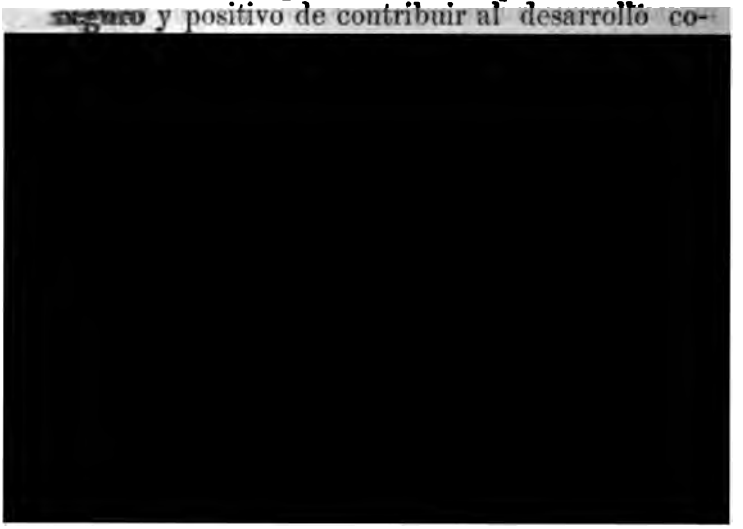
Rúbrica de S. E.—DORADO.

(Per. N. 1 t. 58.)

FERROCARRILES de Tacna á la frontera boliviana y de Ilo á Moquegua.

Lima, Enero 8 de 1870.

Considerando, que autorizado el Gobierno por las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869, para procurar por todos los medios posibles, la plantificacion de todas las vias ferreas que crea conveniente establecer, una vez conocida su utilidad y practicabilidad: que el modo mas seguro y positivo de contribuir al desarrollo co-



neau, y los demas que posteriormente se nombren, se encargue desde luego de verificar los estudios preliminares y definitivos, levantando al efecto los respectivos trazos, planos, perfiles y formando los presupuestos de las referidas vías ferreas. Aplíquese el gasto á la partida 855 pliego 1º del presupuesto general.—Trascríbase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.

Comuníquese y publíquese.— Rúbrica de S. E. —DORADO.

(Per. Nº 5 t. 54.)

FERROCARRIL de Paita á Piura.

Lima, Enero 10 de 1870.

Estando autorizado el Gobierno por las leyes de 8 de Noviembre de 1865 y 15 de Enero de 1869 para establecer en la República todas las vías ferreas que crea necesario implantar, una vez conocida su utilidad y practicabilidad; y siendo útil y conveniente la construccion de un ferrocarril del puerto de Paita á la ciudad de Piura tocando en la Huaca y si posible fuese en la Sullana, á fin de proporcionar á ese departamento todas las ventajas y beneficios que trae consigo el desarrollo comercial, se dispone: que una comision compuesta del injeniero en jefe D. Ernesto Thomas y los demas que posteriormente se nombren, se encargue desde luego, de verificar

Rúbrica de S. E.—Dorado.

(Per. N.

FERROCARRILES de Jauja á la
boliviana y de Ilo á Moque

Lima, Enero 12 de

Vista la anterior propuesta de
Meiggs y estando dispuesto por decr
presente, el que se verifiquen los est
minares y definitivos, levantándose al
respectivos planos y formando los p
de la lineas ferreas de Tacna á las
Bolivia y de Moquegua al puerto de
se la referida propuesta en los mism
que se le concedió para verificar los
cuyo tenor es el siguiente:

feridos estudios á su costa y empleando los injenieros contratados por él.

3º Un injeniero del Estado intervendrá en los trabajos, con el objeto de que se llenen los deseos del Gobierno.

4º Los estudios y planos quedarán terminados dentro de ocho meses, despues de aceptadas estas bases ó antes si fuere posible.

5º Terminados los estudios y los planos, el proponente se compromete á ponerlos á disposicion del Gobierno, á fin de que pueda contratar con él, ó con quien lo represente de un modo legal, la construccion de los ferrocarriles mencionados, ó que convoque cualquiera empresario en los términos que tenga á bien, ó haga de dichos estudios y planos el uso que crea mas conveniente.

6º Se someterá la valorizacion de los gastos hechos de los estudios y planos, á una junta de injenieros de la confianza de ambas partes, y el proponente será indemnizado de su valor, para el caso de que el Gobierno no contrate con él ó con su representante, la construccion de los mencionados ferrocarriles, sin que pueda impedir que el Gobierno haga uso de dichos estudios y planos desde el momento en que estén terminados. Si se contratasen los ferrocarriles referidos con el proponente ó con su representante, el valor de los estudios será considerado como parte de la obra. Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene el otorgamiento de la correspondien-

te escritura.—Comuníquese y publíquese.
Rúbrica de S. E.—DORADO.

(Per. N. 14 t. 58.)

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Lima, Enero 15 de 1870.

Visto este expediente y teniendo en consideracion; que al expedirse el decreto de 12 de Julio de 1869, concediendo á D. Andres Alvarez Calderon, la autorizacion para construir un ferrocarril de esta ciudad hasta el puerto de Pisco, fué bajo la expresa condicion de que el empresario aceptase las bases fijadas por el Gobierno en el citado decreto; que habiendo llegado el caso de no haberse aceptado dichas bases para procederse á extender la escritura correspondiente, porque los representantes del expresado Calderon manifestaron no tener las facultades necesarias para aceptarlas, por cuyo motivo se les concedió en 14 de Julio del mismo año el tér-

ponsabilidad de ninguna especie por parte del citado Calderon; que lejos de cumplir los expresados representantes con lo determinado por el Gobierno, han presentado nuevas propuestas contrariando terminantemente lo prevenido en los decretos de 12 y 14 del citado año, y que es por tanto llegado el caso de que el Gobierno en cumplimiento de lo dispuesto en ellos, considere rescindido el proyecto de contrato, por no haber el contratista ni sus representantes aceptado las condiciones y modificaciones de que se lleva hecha mencion; que ademas de estas consideraciones fundamentales, han pedido los representantes el que se practiquen nuevos estudios, siendo así que las de la convocatoria para la licitacion, fueron bajo el concepto de los estudios que de la referida linea se habian hecho y habian sido aceptados, como la base primordial de dicha convocatoria, lo que ocasiona un trastorno completo de los fundamentos en que estaca basado el proyecto de la contrata verificada; de conformidad con lo dictaminado por el señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia; se declara nulo é insubsistente y sin valor ni efecto, el referido proyecto de contrato que debia celebrarse con el expresado D. Andres Alvarez Calderon, no solo por las razones legales que se han aducido, sino tambien por no ser llegado el caso de haberse extendido la referida escritura. Y atendiendo á que el Gobierno reconoce la importancia de llevar á cabo esta obra, de tan benéficos resultados para facilitar el desarrollo del comercio de las poblaciones que debe recorrer la re-

ferida linea, segun se halla comprobado en el expediente seguido sobre el particular, se dispone: que se fijen las bases de convocatoria por el término de noventa dias para admitir nuevas propuestas bajo las mismas bases que sirvieron para la anterior y que son las siguientes.

ESPECIFICACIONES

A.—Trabajos para formar la via.

1ª Ancho del camino al nivel de la gradiente en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, tres metros 962 ó trece piés ingleses en excavacion de roca sólida, 3 metros 6,565 de doce piés. En los puntos adonde haya atolladeros, ademas del ancho reservado para el camino habrá en las excavaciones una zanja que será toda cubierta con piedra

hayan asentado despues de un año de explotacion, serán repuestos á la altura que lo exija la gradiente.

5ª Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo ó piedra.

6ª La gradiente máxima será de tres por ciento, en curvas de 274 metros, 2,149 de radio ó novecientos piés y cuatro por ciento en los demas casos.

7ª El radio mínimo de las curvas será de 107 metros ó trescientos cincuenta y dos piés.

8ª Los puentes serán de fierro, sistema Mitchel y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro.

9ª En la seccion que no haya necesidad de lastrar el camino, los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos.

10. Donde los caminos públicos ó privados crucen la linea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

11. Se cerrará de una manera segura el camino donde pase por terreno cultivado.

12. Los muros de retencion ó de revestimiento, pueden hacerse de piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el artículo 4º **G.**

B.—La via.

1º Ancho normal de la via entre los rieles cuatro piés ocho pulgadas y media.

2º Forma del riel la que se denomina **T.**

3º Peso del riel, treinta y un quilógramos y medio, por un metro de largo.

4º Junturas suspendidas y dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de 9 quilógramos el par cuando menos, aseguradas

con cuatro tornillos de veintidos milímetros ó metro de diámetro. (Fisch plates suspended joints.)

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de ocho y medio piés de largo sobre nueve pulgadas de largo por seis pulgadas de espesor, de roble pellin, alerce, cipres ó California redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ella antes de su colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á dos piés seis pulgadas de centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

C. 2—Estaciones.

Una principal en Lima y otra en Pisco.

1ª La estacion para los pasajeros y sus equipajes será separada de la estacion déstinada pa-

parados los de las personas de ambos sexos.

6ª Un departamento de seis piezas aparentes para el jefe de la estacion y su familia.

7ª Tres habitaciones de dos piezas cada una para los empleados.

8ª Una oficina para el telégrafo.

9º Un covertizo para abrigar cuatro coches y cuatro carros.

10. Una vereda de ochenta metros cubierta y cuyo covertizo se extenderá sobre la linea contigua de rieles.

11. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

12. La estacion mercantil será establecida en el sitio que designe el Gobierno.

1º Un edificio para carga con departamentos separados para recibirla y entregarla; las oficinas de servicio y las balanzas necesarias, lo propio que un departamento de seis piezas y cocina para el administrador de la estacion y su familia, teniendo ademas tres habitaciones de dos piezas cada una para empleados.

2º Un edificio para acomodar á lo menos nueve locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para compostura de locomotoras, con todos los útiles y las maquinarias necesarias y veinte viviendas para maquinistas y fogoneros.

4º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches con veinte viviendas para los carpinteros.

5º Un local para carbon y leña.

6º Dos tanques de fierro batido, colocados sobre construccion de fierro ó albañileria que contenga cada uno nueve metros cúbicos de agua, con sus aparatos.

7º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

8º Una tornamesa de quince metros de diámetro.

9º Ramada para cincuenta carros.

10. Un embarcadero en ranfla para bestias.

B.—Estacion de Pisco.

1º La estacion para pasajeros será lo mismo que la del Callao, separada de la destinada para la carga.

2º La estacion para los pasajeros y sus equipajes estará establecida en el lugar que designe el Gobierno, y se arreglará en las mismas condiciones que la de Lima. Si el sitio lo permite, contendrá ademas un salon amueblado para el di-

5º Un tanque de fierro batido análogo á los de la estacion de Lima.

6º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

7º Una tornamesa de 15 metros de diámetro.

8º Una ramada para treinta carros.

2º Un embarcadero en ranfla para bestias.

Estacion de Cerro Azul.

En Cerro Azul las estaciones para pasajeros y carga estarán reunidas y comprenderán:

1º Salones amueblados para pasajeros de primera y segunda clase.

2º Las boleterias necesarias con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes con los útiles necesarios.

4º Una oficina para recibir y entregar la carga.

5º Habrá lugares excusados y urinarios separados para pasajeros de primera y segunda clase, y separados para las porsonas de ambos sexos.

6º Un departamento de cuatro piezas y su cocina para el jefe de la estacion y su familia.

7º Un departamento de cuatro piezas y su cocina para el ingeniero residente.

8º Cuatro habitaciones de dos piezas para empleados.

9º Dos departamentos aparentes para un restaurant de primera y segunda clase.

10. Una oficina para el telégrafo.

11. Un edificio para acomodar cinco locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

12. Una vereda cubierta de 60 metros de largo.

13. Un edificio para las composturas menores

16. Una ternamesa de
17. Una ramada para
18. Un embarcadero e

Habrá estaciones secu
siguientes:

1º En Surco.
2º En Lurin.
3º En Chilca.
4º En Mala.
5º En Tambo de
6º En Chincha A

Cada una de estas estac
lo siguiente:

1° Salones amueblados
piadas para los pasajeros d
clase.

2º Una boleteria con su

3º Una oficina para recil
pajes y carga, con una divi
equipajes que convengan.

4º Un local para bufet

7º Una habitacion de dos piezas para un empleado.

8º Una oficina para el telégrafo.

9º Una vereda cubierta de 60 metros.

10. Una ramada para tres carros.

11. Otra ramada para carbon y leña.

12. Un tanque como los de Lima.

13. Una tornamesa de 15 metros de diámetro excepto en Surco, que no es necesaria.

14. Un embarcadero en ranfla para bestias.

Habrá ademas pequeñas estaciones en la Villa, Bujama, Santa Bárbara, Rio Cañete, Herbay Baja y Herbay Alta y se compondrán:

1º De una ramada de 15 metros de largo por 10 metros de ancho, formando vereda de embarque, la que se continuará por un lado y otro hasta tener 40 metros de largo.

2º Una habitacion compuesta de dos piezas y una oficina.

D.—Material rodante.

1º Nueve locomotoras de primera clase de Kruqq en Essen, Rusia, de preferencia, con ténder y segun los últimos adelantos, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de trece quilómetros por hora sobre el gradiente de cuatro por ciento, combinada con curbas de trescientos cincuenta y dos piés de radio; debiendo ser dichas locomotoras garantizadas.

2º Dos locomotoras-ténder para el servicio de las estaciones de Lima y Pisco.

3º Diez coches para pasajeros de primera clase, con centro elevado y segun los últimos ade-

6º Cincuenta carros espe
piedra.

7º Cinco carros cerrados
tos de valor y comunicacion

8º Cincuenta carros espe

E—Muelles.

Donde la empresa lo juzg
construir muelles, y el G
el terreno necesario para su
sus oficinas; teniendo el u
Pisco.

F—Ramificaciones.

La empresa deberá hacer
la línea principal, en todos l
crea conveniente.

G—Prevenciones genera

1º Todo el material que s
mejor calidad.

2º Habrá telégrafos de

3º Las ruedas serán de fi

4º Los planos para puente
y en general

en la obra, la solidez con que se ejecuta, y las demas condiciones que sirvan de base al contrato.

6º Se comenzará la obra cuatro meses despues de celebrado el contrato y se concluirá á los cuarenta meses; quedando á beneficio del Gobierno, caso de falta la garantia presentada y sin perjuicio de las multas que se estipule en el contrato.

El Gobierno aceptará la propuesta que crea mas conveniente, prévia la presentacion de una fianza de 500,000 soles á satisfaccion del Cajero Fiscal de esta capital; previniéndose que vencido el término de los noventa dias durante los que deben de publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministerio del ramo procederá á la apertura de las mencionadas propuestas á presencia del Oficial Mayor, Jefes de Seccion y los interesados.—Rúbrica de S. E.—DORADO.

AVISO oficial.

El término de los noventa dias de que se encarga el supremo decreto anterior, con el objeto de recibir propuestas para la construccion del Ferrocarril de esta ciudad hasta el puerto de Pisco, se vence el dia Miércoles 23 de Abril del presente año y se previene que en dicho dia á las dos de la tarde se procederá á la apertura de las propuestas que se hayan presentado.—Lima, Enero 21 de 1870.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—JOSÉ NAVARRO.

Apruébase el gasto de 2
mandado hacer por el Prefe
caja fiscal de su dependen
comprar tres caballos para q
sion encargada de inspecci
ferrocarril de Mejia á la
Aplíquese el gasto á la pa
del presupuesto general. P
Hacienda para su conocimie
Comuníquese y publíquese.-
—Dorado.

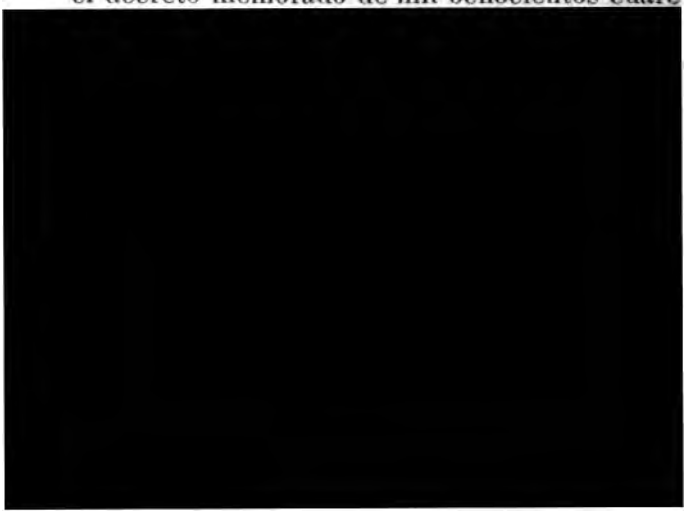
OPOSICIÓN por causa

Lim

Visto este expediente y te

dos puntos mencionados, miéntras subsista su privilegio: que si bien es cierto que ese privilejio de veinticinco años que les concede el decreto de seis de Diciembre de mil ochocientos cuarenta y ocho, concluye el año de mil ochocientos setenta y seis, tambien lo es que durante ese tiempo, nadie puede establecer otra línea en competencia para hacer el trasporte de pasajeros y mercaderias, lo que por parte del Gobierno se ha observado fielmente en los años que van trascurridos, por no haberse concedido ni poderse conceder á empresa alguna particular el establecimiento de ninguna otra linea ferrea: que si el artículo primero del citado decreto de cuarenta y ocho concede á la actual empresa del Callao, privilegio exclusivo, por el término de veinticinco años, es expresamente para el trasporte de pasajeros y mercaderias; de donde se deduce que la mente del Gobierno y el literal sentido de la cláusula están determinando que el referido privilegio exclusivo es solo para el trasporte de pasajeros y mercaderias, y de ningun modo para impedir que el mismo Gobierno pueda establecer otra linea paralela á la del Callao, que no va á entregarse al tráfico público, sino despues de corrido el tiempo que falta para vencerse el término de dicho privilegio: que al decretarse la construccion del ferrocarril á la Oroya, en la cláusula treinta y dos del decreto de diez y ocho de Diciembre del mismo año, resolvió el Gobierno que el empresario Meiggs pudiese tender los rieles en la seccion comprendida entre el Callao y esta ciudad, no obstante de

hallarse aun pendiente la resolucion del recur
interpuesto por la referida empresa, reclaman
del mencionado artículo quinto de la convocat
ria, por cuanto expresa y terminantemente d
clara que esa medida no afecta los derechos
los actuales empresarios, puesto que aquella
nea no se plantifica con las miras de suscit
competencia para el trasporte de pasajeros
carga entre Lima y el Callao, sino que se est
blece como el principio de la linea férrea que
de llevarse hasta la Oroya, prohibiendo al em
presario Meiggs establecer el tráfico, á ménos
que no mediase un convenio especial con l
actuales empresarios, durante el privilegio
que están en posesion: que es llegado el caso
que el Gobierno en uso del dominio y facult
que tiene, declare que el privilegio exclusivo
determinado que concedió á la actual empres
el decreto memorado de mil ochocientos cuare



tista, por parte del Estado, don Enrique Meiggs, llevar á efecto la construccion del mencionado ferrocarril á la Oroya y tender los rieles entre esta ciudad y el puerto del Callao como está resuelto, por cuanto á que esta disposicion no afecta en manera alguna la concesion que se hizo á los actuales empresarios para el trasporte de pasajeros y mercaderias, quedando por consiguiente en todo su valor y fuerza el art. 32 del referido decreto de 18 de Diciembre del año próximo pasado y resuelta en este sentido la pretension inmotivada de los representantes de la linea privilegiada.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

INSPECCION de Puno á Cuzco.

Lima, Enero 18 de 1870.

Visto el anterior recurso de don Enrique Meiggs, en que manifiesta, que con motivo de la autorizacion que se le concedió en 17 de Enero de 1869 para verificar los estudios de las lineas ferreas de Arequipa á Puno y Cuzco, tomando el punto mas conveniente de la linea del ferrocarril de Arequipa á Puno, y como la mente del Gobierno al expedir el decreto de 3 de Enero del presente año, ha sido con el fin de que del trayecto de la via de Puno se haga una ramifica-

cion al Cuzco, cuya disposicion no es contraria á la autorizacion que se le concedió al citado Meiggs, se declara: Que el ingeniero en jefe que se nombró en el citado decreto de 3 de Enero último para verificar dicho estudio, sea el que el Gobierno designa al presente, con el objeto de que desde luego intervenga en los referidos estudios que le fueron concedidos al mencionado Meiggs. Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la respectiva escritura con la presente declaracion. — Rúbrica de S. E. — SECADA.

EXPROPIACION.

el art. 1,515 y siguientes del Código de procedimientos en materia civil.

Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E. —SECADA.

[Per. N. 22 t. 54]

FERROCARRIL de Payta á Piura.

Lima, Enero 24 de 1870.

Habiéndose nombrado por decreto de 8 del presente al ingeniero de Estado don Ernesto Thomas, jefe de la comision que debe encargarse de practicar el estudio preliminar y definitivo de una linea ferrea que partiendo del puerto de *Payta*, termine en la ciudad de *Piura*, atravesando los pueblos de la Huaca y la Suyana: nómbrase miembro de dicha comision al ingeniero de Estado don Eucher Henry, quien disfrutará del haber de mil doscientos soles anuales, en lugar de los novecientos sesenta que disfruta; y de adjuntos el Teniente Coronel graduado don Pedro Bahamonde, Sarjento Mayor don Adrian Zela Vidal, Capitanes don Luis Elcorobarrutia y don Federico Concha, los que percibirán el sueldo de su clase, mientras dure la expresada comision.

Aplíquese el gasto á la partida 855 pliego 1º del presupuesto general.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

FERROCARRIL de la Garita de Moche á Trujillo.

Lima, Enero 26 de 1870.

Visto el anterior recurso y estando el Gobierno autorizado por las leyes de 8 de Noviembre de 1864, y 15 de Enero de 1869, para implantar en la república todos los ferrocarriles que crea necesario establecer, una vez conocida su utilidad y practicabilidad; admítese la propuesta de don Ricardo H. Hartley y de don Miguel O'Donovan y C.ª para verificar los estudios de un camino de fierro de mocion á vapor desde el lugar denominado la *Garita de Moche*, hasta la ciudad de *Trujillo*, con la expresa condicion de que el Gobierno no estará obligado á abonar los gastos

FERROCARRIL de la Oroya á Chanchamayo.

Lima, Enero [illegible] de 1870.

Habiéndose decretado en 18 de Diciembre del año próximo pasado, la construccion del ferrocarril central trasandino, comprendido entre el Callao, Lima y la *Oroya*, y siendo necesario, que del punto mas conveniente de la mencionada línea, se haga una ramificacion hasta *Chanchamayo*, á fin de procurar la exportacion de todas las valiosas producciones que se encuentran en esas montañas y la fácil comunicacion con el Atlántico, y en conformidad de la autorizacion que conceden al Gobierno las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 13 de Enero de 1869, se dispone: que una comision compuesta del ingeniero en jefe don Pedro Sieber y de los demas que posteriormente se nombren, se encargue desde luego de verificar el estudio preliminar y definitivo de dicha via, levantando los planos, trazos, perfiles y formando los respectivos presupuestos. Aplíquese el gasto á la partida 857 pliego 1º del presupuesto general. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—Seoane.

FERROCARRIL de Lima á Huacho.

Lima, Febrero 1º de 1870.

Adjudícase á la compañia del ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho, representada por D. W. Graña, los terrenos que ocupa hoy la estacion de dicha linea en el pueblo de Ancon, y los dos lotes denominados "Ferrocarril Baños" Nº 1 y Nº 2, quedando obligada la empresa á destruir la serie de habitaciones que ha fabricado en el terreno comprendido entre ambos lotes, para alojamiento de los trabajadores, tan luego como termine la obra del expresado ferrocarril; asimismo queda obligada la empresa á comprar ó celebrar un convenio con la persona á quien toque el sitio en que ha construido el horno; y considerando que los lotes adjudicados á la empresa, son por su extension y la calidad notoriamente

FERROCARRIL de Malabrigo á Ascope.

Lima, Febrero 15 *de* 1870.

Visto el expediente promovido por D. J. Gregorio Garcia, empresario del ferrocarril de Malabrigo á Ascope, para que se adjudiquen mil doscientas varas cuadradas de terreno en Malabrigo, para fabricar en ellas la estacion y oficinas de dicho ferrocarril; y atendiendo, á que si bien consta del supremo decreto de 26 de Agosto de 1869, haberse estipulado en la condicion 5ª que el Gobierno concedia gratuitamente á la empresa todos los terrenos del Estado que fuesen necesarios para la linea, sus estaciones y oficinas, y sean realmente de propiedad nacional las ciento veinte mil varas pedidas, no debe procederse simplemente á la adjudicacion sin que preceda el expediente formal que acredite su calidad mostrenca, la necesidad que la empresa tenga sobre toda la área designada, el deslinde, plano y demas diligencias conexas para que recaiga la aprobacion suprema, segun lo determinan las leyes; que siendo probable el incremento del puerto de Malabrigo, en proporcion del aumento comercial y demas ramos industriales de los pueblos adyacentes, es necesario precaver las dificultades que sobrevendrian para establecer oficinas fiscales, municipales y de beneficencia, si con la adjudicacion de las ciento veinte mil varas expresadas, no quedasen terrenos suficientes y bien situados para estos establecimientos. De conformidad con

lo expuesto por el ministerio fiscal: se dispone que el empresario García subsane en este expediente las formalidades precitadas ya; que se levante el plano por peritos competentes que serán nombrados por el interesado y por el Prefecto de la Libertad, cuya autoridad remitirá oportunamente un informe detallado sobre todos los puntos indicados.—Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Chorrillos, Febrero 15 de 1870.

Visto el [illegible]

re la naturaleza de este asunto, cuya falta debe subsanarse con la ratificacion de la propuesta, que el referido Calderon puede hacer desde el lugar donde se encuentre, bien sea por sí ó por medio de sus apoderados, remitiéndoles al efecto el poder en forma: se dispone: que por equidad se concede á los expresados representantes el término de noventa dias desde la fecha de la publicacion de este decreto, á fin de que durante este plazo puedan recibir el referido poder, ó la confirmacion de que se hace mérito, pudiendo D. Andres Alvarez Calderon, prévia aceptacion de las últimas propuestas hechas por sus apoderados, mandar rectificar el trazo de la línea sin gravámen del Estado ni aumento de su presupuesto, lo cual no aceptará el Gobierno, y sin que esta concesion pueda alterar en lo menor las bases principales del contrato primitivo y muy particularmente en cuanto al plazo estipulado para dar principio á los trabajos, quedando en suspenso mientras tanto, los efectos del decreto de convocatoria, de 15 de Enero último, advirtiéndose que si dentro de los noventa dias prefijados no se presentasen las constancias de que se lleva hecha referencia, quedará en vigor y fuerza la convocatoria de propuestas para la construccion del mencionado ferrocarril. Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

COMISION de ingenieros para los ferrocarriles de la Oroya y de Arequipa á Puno.

Chorrillos, Febrero 15 *de* 1870.

Habiéndose reservado el Gobierno en la cláusula tercera de los decretos de 18 de Diciembre del año próximo pasado, la facultad de nombrar los comisionados que deben inspeccionar la compra de materiales que se han de emplear en la construccion de los ferrocarriles de esta ciudad á la Oroya y de Arequipa á Puno: nómbrase á los ingenieros D. Eduardo Woods y D. Walton W. Evans, actuales comisionados para la inspeccion de la compra de materiales del ferrocarril de Mejia á Arequipa; al primero para los mercados de Inglaterra y al segundo para los de Estados Unidos.

ferreas comprendidas entre el Callao y la Oroya y de Arequipa á Puno; nómbrase por parte del Gobierno inspectores de dichas lineas á los ingenieros del Estado, D. Pedro Marzo, para la seccion comprendida entre el Callao y la cordillera de Piedra Parada, debiendo nombrarse posteriormente al que deba intervenir en la segunda seccion hasta la Oroya; á D. Gerrit S. Backus, para la establecida entre la ciudad de Arequipa y el punto denominado Huayati, y á D. Federico Hohaguen, para la otra parte desde el citado punto hasta la ciudad de Puno; dénseles las respectivas instrucciones.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

AEREOCARRIL de la Noria a Sal de Obispo.

Lima, Febrero 14 de 1870.

Visto este expediente y de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia: concédese permiso á D. Ramon Montero y hermanos, concesionarios de los ferrocarriles de Iquique á la Noria y de Pisagua á Sal de Obispo, para establecer sin gravámen alguno del Estado el sistema de trasportar cargas por cuerdas aereas, de la oficinas de elaborar el salitre á las oficinas principales de dichos ferrocarriles, situados en la Noria, Zapiga y Sal de Obispo, sin que este permiso excluya á

los demas particulares que quieran implantar por su cuenta el referido sistema en la distancia que promedie entre sus respectivas oficinas y las estaciones indicadas. Los aparatos serán colocados de manera que no impidan el libre tránsito de las personas que recorran esas direcciones á pié ó á caballo. Comuníquese y regístrese. — Rúbrica de S. E. — SILVA.

(Per. N. 43 t. 5.)

FERROCARRIL de Trujillo a Eten.

Libro 18 *de* 1870.

Visto el anterior recurso de D. Antonio Ga-

[redacted]

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Excmo. Señor.

Don Enrique Perez de Velasco y don José Herce, á nombre de don Andres Alvarez Calderon en el expediente sobre el contrato celebrado para la construccion del ferrocarril de Pisco, á V. E. respetuosamente decimos: que nos hemos instruido de las disposiciones que contiene el supremo decreto de 18 del que rije: y sin perjuicio de las anteriores instrucciones que tenga á bien trasmitirnos nuestro representado, juzgamos indispensable anteponer dos observaciones que desde luego sometemos á la alta ilustracion y justa deliberacion de V. E.

El plazo de noventa dias que nos señala el mencionado supremo decreto, no es bastante para la ejecucion de las disposiciones á que se refiere, ni se halla arreglado á la ley. No lo primero, por que el termino de tres meses apenas bastaria para traer una contestacion de Europa á vuelta de correo; mas como segun tenemos noticia, nuestro mandante debe haber partido á viajar por Italia y es dificil que llegue á sus manos nuestra comunicacion inmediatamente: y como por otra parte, antes de tomar una resolucion definitiva, tendrá que conferenciar el asunto con los banqueros y capitalistas con quienes ha contraido compromisos de la mayor importancia, nunca podria despachar su contestacion en el angustiado término de ochenta dias. Y digo

ochenta dias, porque aunque el supremo decreto dice noventa, añade que principiaran á correr desde su publicacion, la cual tuvo lugar en el "Peruano" del 19 que no se repartió hasta el 20, esto es, un dia despues del despacho de la mala francesa que se anticipó el 19.

Por otra parte, hemos indicado que no es el ultramarino ó extraterritorial que señala la ley, pues á tenor del art. 924 del Código de enjuiciamento, deberia extenderse á un año.

Tambien advertimos que á la vez que V. E. con su acostumbrada equidad é inteligencia autoriza á nuestro mandante para que pueda rectificar el trazo de la linea sin gravámen del Estado ni aumento del presupuesto y sin alterar en lo menor las bases principales del contrato primitivo, se agrega: " muy particularmente en cuanto "al plazo estipulado para dar principio á los tra- "bajos."

Ahora bien, si el objeto de la rectificacion del

ampliar el plazo de noventa dias que prefija el memorado supremo decreto al término de cuatro meses, que es el tercio señalado por la ley, empezando á correr desde el dia de la salida de la próxima mala para Europa; y asimismo declarar que el término concedido para la rectificacion del trazo no se incluya en el prefijado para la obra, por ser así de equidad y justicia que esperamos de la tan acreditada y benévola administracion de V. E.

Lima, Febrero 22 de 1870.

Excmo. Señor.

H. Perez de Velasco.—J. Herce.

DICTAMEN del señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia, en el recurso presentado por D. Guillermo Sterling representante de la empresa de los ferrocarriles, pidiendo la reconsideracion del supremo decreto de 18 de Enero último.

Ecxmo. Señor.

D. Guillermo Sterling reclama, á nombre de la empresa del ferrocarril entre Lima y el Callao, de la resolucion suprema de 18 de Enero: pide que V. E. haga algunas aclaraciones y que se

supriman los considerandos de esa resolucion, por no ser exactos y oportunos.—Para apreciar el mérito de esta peticion, es preciso fijar la atencion sobre los puntos cuya aclaratoria se pretende.

1º "Que no puede establecerse ó colocarse otro ferrocarril entre el Callao y esta Capital, cualquiera que sea la via ó ferrocarril á que aquel pertenezca." Esta pretension no se funda en el texto de su contrato.—Por su artículo primero se concedió á la empresa el privilegio para el *trasporte de pasajeros y mercaderias* y como los privilegios, por ser odiosos, están sujetos á interpretacion restrictiva, no pueden ampliarse á lo que no se haya pactado expresamente. La prohibicion recae sobre *trasportes*, no sobre colocacion de otro ferrocarril, que no es destinado á ese objeto ú ocupacion, durante el privilegio y del que tampoco se hará uso, hasta que no haya concluido aquel.—Es como algunas mercaderias que quedan en depósito ó secuestro, hasta que les llegue el dia de libre circulacion, que nadie tiene derecho para contradecir que queden en re-

ces lo que ahora solicita, ni hecho ningun género de oposicion, y debiendo tener presente que esta concesion fué otorgada por el G. M. Castilla que concedió el privilegio á Candamo.

2º Con lo expuesto queda destruida la otra pretension de que no pueden ser trasportados por otra linea de rieles y máquinas para el servicio de otro ferrocarril, sea para la Oroya, para otros ó otros usos. Pretension tan avanzada es insostenible á todas luces. Mr. Meiggs puede establecer una via-carril de sangre, sin que nadie tenga derecho á contradecirlo, así como no lo hay para oponerse á la trasportacion por carretas ú otros vehículos.

3º Sostiene tambien la empresa que el término del privilegio no concluye hasta 1875, porque en 12 de Diciembre de 1849 le fué prorogado á seis meses mas, por la insania en que cayó el ingeniero England. Aunque no es tiempo de examinar esta cuestion, es preciso decir que esa novacion fué nula, porque el contrato no podia alterarse por el Gobierno con daño de la nacion bajo cuyas leyes se contrataba, sin probar los hechos ni otorgarse la correspondiente escritura, artículo 2,266 y 2,267 C. C.

4º Lo que es intolerable y ofensivo á la suprema autoridad de V. E. es la exigencia de que se supriman los considerandos de la resolucion de 18 de Enero último, por no ser exactos y oportunos. Apenas podria solicitarse de un Gobierno semejante demanda por un enemigo vencedor al frente de un poderoso ejército: sin embargo, así lo exije una empresa enriquecida por los fa-

cion de su contenido.

Es cosa muy dolorosa observa
de las empresas privilegiadas
centado sus capitales, explotand
que se les concedió generosament
vision, se presta jamas á ceder en
hacer la mas ridícula relajacion en
pueblo sobre que pesan, cuando á
Todo monopolio es fatal, y si s
algunos mas sobre los que existe
remedio el dia en que todo progr
agrícola ó industrial quede para
barra de fierro de los que existe
Justo es respetarlos, ya que en ell
prometida la fe de los contratos;
tambien á los explotadores, no es
ellos y emplear la accion legal pa
que cumplan sus obligaciones de
ó nada cuidan.

Es necesario que se conozca
sentantes tiene la empresa, por la
aparecen socios varios, otras Mat

en consideracion lo expuesto, y reproduciendo el Fiscal lo dictaminado por el Sr. Ureta á fojas 13 en 12 de Julio de 1869, podrá resolver sobre lo que considerase mas justo y conveniente.

Lima, Febrero 26 de 1870.

PAZ-SOLDAN.

(Per. N. 67.)

FERROCARRIL de Payta á Piura.

Lima, Febrero 7 de 1870.

Estando dispuesto por supremo decreto de 8 de Enero último, que se practique el estudio preliminar y definitivo de un ferrocarril que partiendo del puerto de *Payta*, termine en la ciudad de *Piura*, pasando por la Huaca y la Suyana; pase al Ministerio de Hacienda para que con cargo á la partida 857 pliego 1º del presupuesto general, se sirva disponer que al ingeniero don Ernesto Thomas, jefe de la comision que debe verificar dicho estudio, se le abone por la caja fiscal la suma de diez y nueve mil novecientos ochenta soles sesenta centavos, á que asciende el anterior presupuesto, debiendo comprobar el citado ingeniero el gasto de los referidos diez y nueve mil novecientos ochenta soles sesenta centavos; y quedando responsable á devolver al Gobierno los ins-

FERROCARRILES

Resultando de los reco
en el litoral del departamen
Garita de Moche reune toda
dispensables para la plantific
igualmente que para el est
poblacion, se resuelve:.....
practicará el estudio preli
un ferrocarril que partiendo
de Moche termine en la
acompañando los respectivos
files y presupuesto de dich
quese el gasto á la partida 85
supuesto general. Trascriba
Hacienda para su conocimie

INSPECTOR de la Oroya á Chanchamayo.

Cerro de Pasco, Febrero 9 de 1870.

Manifestando don Enrique Meiggs en su anterior recurso, que autorizado por decreto de 22 de Setiembre de 1868 para practicar los estudios del ferrocarril central trasandino que debe unir la costa con los demas pueblos del interior, con inclusion de sus principales ramificaciones; el Gobierno al expedir los decretos de 18 y 31 de Enero último, con el fin que del punto mas conveniente del ferrocarril á la *Oroya* se haga una ramificacion á las ciudades del Cerro de Pasco y Jauja, prolongándose hasta el *Chanchamayo*, no ha hecho otra cosa, sino expresar cuáles deben ser esas ramificaciones, por cuyo motivo el citado Meiggs, se halla en el caso de practicar los referidos estudios, se dispone: que el ingeniero en jefe que se nombró para el estudio de las citadas ramificaciones á Pasco, Jauja y Chanchamayo, sea el que el Gobierno nombra al presente, con el objeto de que desde luego intervenga en esos estudios que le fueron concedidos al expresado Meiggs, quien deberá practicarlos en el modo y forma que se hallan prescritos en el citado decreto de 22 de Setiembre. Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la respectiva escritura.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

FERROCARRIL de Trujillo á Cajamarca.

Chorrillos, Febrero 10 *de* 1870.

Siendo las vias férreas uno de los mas poderosos elementos que contribuyen á facilitar la comunicacion de los pueblos abriéndoles un vasto campo de desarrollo á todos los ramos de la industria, y de conformidad con la autorizacion que conceden las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869, se resuelve: que una comision compuesta del ingeniero en jefe don José Hindle y de los demas que posteriormente se nombren, se encargue desde luego, de verificar el estudio preliminar y definitivo, levante los trazos, planos, perfiles y forme el respectivo presupuesto de una via férrea que partiendo de la ciudad de *Trujillo* termine en la de *Cajamarca* pasando por las inmediaciones de

FERROCARRIL de Trujillo á Cajamarca.

ALCALDIA MUNICIPAL DE LA PROVINCIA.

Huamachuco, Febrero 26 de 1870.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

Tengo el honor de poner en conocimiento de US. el acta original que los ciudadanos de esta provincia, han celebrado el 24 del presente con el plausible objeto de manifestar á US. su ardiente gratitud por el decreto fecha 10 del presente, en que se ordena el estudio de una linea ferrea entre la ciudad de Trujillo y la de Cajamarca, pasando por las inmediaciones de esta ciudad.

US. que conoce las aspiraciones de estos pueblos por haber esparcido en ellos, en una época no lejana los gérmenes de tantos beneficios, puede apreciar mejor que nadie el gozo que moveria á los ciudadanos en ese augusto dia, que puede considerarse el principio de una nueva era.

El patriotismo de US. puede estar satisfecho por haber iniciado tal obra que los departamentos del norte miran como la base de su felicidad futura.

Dios guarde á US., S. M.—MANUEL L. RAMOS.

En la muy ilustre y fiel ciudad de Huamachuco, á los veinticuatro dias del mes de Febrero de mil ochocientos setenta, reunidos espontáneamente los ciudadanos que suscriben en la casa consistorial, tomaron en consideracion lo que en seguida se expresa.

El decreto de 10 del presente, en que se manda estudiar el camino entre Trujillo y Cajamarca, pasando por las inmediaciones de esta ciudad, con el fin de construir una linea ferrea, es la medida de mas importancia que la administracion actual ha tomado respecto á los departamentos del norte; y especialmente de las provincias trasandinas del departamento de la Libertad.

Realizado el ferrocarril que nos ocupa, los departamentos del norte desarrollarán los elementos materiales y morales que la Providencia con mano pródiga les ha concedido y vivirán la vida

chuco se sienten obligados á expresarle pruebas de sincera gratitud.

Estando á estas consideraciones se resolvió:

1º Tributar un voto de gracias á S. E. el Presidente de la República, Coronel don José Balta y al señor Ministro de Gobierno Coronel don Francisco de P. Secada, por su acertado decreto de 10 de los corrientes.

2º Obsequiar para hacer mas ostensible su gratitud, al señor Coronel don José Balta, una medalla de oro de los minerales de esta provincia. En el anverso de esta medalla se gravará á relieve el retrato del expresado Coronel con esta inscripcion: *Vive en el corazon de sus conciudadanos.* Y en el reverso esta otra: *El pueblo de Huamachuco al obrero infatigable Excmo. señor Coronel don José Balta*—1870.

3º Obsequiar igualmente otra medalla del mismo metal al señor Ministro de Gobierno Coronel don Francisco de P. Secada. En el anverso de esta medalla se gravará á relieve el retrato de dicho señor Coronel con esta inscripcion: *El bien de los pueblos es su divisa.* Y en el reverso esta otra: *El pueblo de Huamachuco al esclarecido Coronel don Francisco de P. Secada*—1870.

4º Encarecer al Supremo Gobierno la construccion de la obra, una vez concluidos los estudios indispensables, cualesquiera que sean los sacrificios que para tal objeto tenga que sobrellevar la República.

5º Salir en corporacion todos los concurrentes con el plausible objeto de publicar de la manera

y del señor Ministro de G
extensa publicidad.

7? Nombrar una comisi
ciudadanos don Manuel C.
Santiago Pacheco, don Ma
Manuel Leon Ramos y don
para que se encarguen de l
dallas y ponerlas en manos
Ministro.

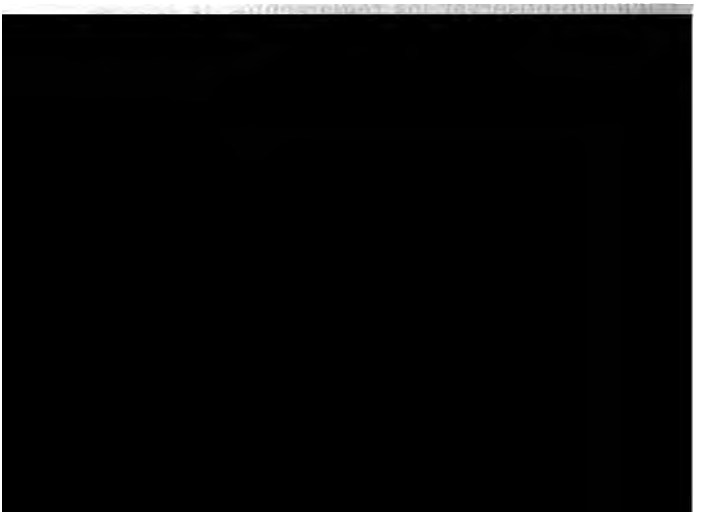
Con lo que concluyó el
Manuel Callirgos Isuraga,
checo, juez de primera insta
mos, alcalde municipal, Juan
dor, Manuel I. Cisneros,
Martin Orellana, secretario
Marino, regidor, Manuel Ur
José Moreno, rector del cole
nández, vice-rector del cole
Juan E. Rebaza, Manuel Te
E. Polo, José Santiago Cáce
nador, Manuel E. Pacheco,
go Paredes, Manuel C. M

Leandro Jil, Cipriano Lama, Ramon Rivadeneyra, Juan Arista Goycochea, Francisco Bocarin, Toribio Paredes, José Antonio Acosta, Pedro Garcia, Julian Briceño, Manuel M. Urquizo, Anjel Sanchez, José M. Polo, párroco, José Liberato Jara, J. Gamboa, José Presentacion Rodriguez, Juan Guillermo Pizarro, Pablo Arana, Cruz Marquina, Manuel Sacramento Rodriguez, José Antonio Fuentes, Basilio Luperdi, Tomas Rodriguez, José Gonzalez, Anselmo Salvatierra, Julian Peña, Miguel C. Llaves, Valerio Contreras, Pedro La Rondo, José L. Gutierrez, José Manuel Carbajal, Gregorio Herrera, José Leon Galarreta, José Dolores Monzon, Manuel Ramos, Ramon Cruchaga, Santiago Atinano, José Vicitacion Sanchez, Roberto Cisneros, Francisco Galarreta, Federico Calderon, Manuel Mori, Hilario Valderrama, Lisandro Miñano, Manuel Quiñones, Leandro Rubio, Diego Boyarán, Manuel J. Vergara, Juan P. Solórzano, Juan Alvarez, Manuel de los Santos Vargas, José D. Cuba, Manuel Vejarano, Rosendo Gamboa, Manuel G. Martel, Sebastian Ramirez, Francisco Castro, Alejandro Landauro, Matias Briceño, Juan Alvarado, Manuel Carbonel, Eloy Paredes, Eduardo Landauro, Gaspar Carrera, Pedro Pablo Vazquez, Francisco Bazan, Manuel Mego Tejada, Gaspar Mantilla, Augusto Jil Rebaza, Desiderio Moreno, Francisco Sanchez, Manuel Santiago Rebaza, José Maria Landaun, Manuel J. Galarreta Borda, Eulojio Porturas, Alejandro Porturas, Martin L. Rebaza, Manuel Cisneros, Manuel Moreno, escribano público de la provincia, Mar-

tin Rebaza, escribano de Estado, Santa Ma Ramirez, Juan Manuel Hozes, Rufino Bey Agustin Ramirez Rebaza, José Patricio Ra rez, José I. Quiróz, Manuel Bravo, José Sera Miguel Dávalos Monzor, juez de paz, José I mingo Polo, Mariano Rojas, Daniel Rojas, I niel Acosta, Alejandro Mendez, Pedro Casti José Rachiges, Manuel S. Poso, Raimundo T nado, Manuel J. Contreras, Gaspar Flores, J Polo, José Salvatierra, Manuel Rojas, Man P. Peña, Miguel Diegues, Manuel Contreras.

Siguen las firmas.

AEREOCARRIL de Guadalupe y Pueblo Nuevo.



á pié ó á caballo. Comuníquese y rejístrese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

FERROCARRIL de Arequipa.

Barrillos, Marzo 6 de 1871.

Teniendo el Gobierno conocimiento de que con motivo de los trabajos del ferrocarril de Arequipa, se han establecido en la caleta de Mollendo, y en el sitio denominado Huasamayo, dos poblaciones compuestas de los trabajadores de la linea, de los vivanderos y multitud de personas de ambos sexos, y de diversas nacionalidades, y siendo de necesidad conservar el órden en dichos puntos, haciendo observar los reglamentos de policia que se cumplen en los demas pueblos, nómbrase de los jefes gravantes del Ejército, un Comisario de Policia para el pueblo de Mollendo, y otro para el de Huasamayo, el que ejercerá sus funciones, marchando con la poblacion ambulante de Huasamayo, hasta que llegue á los cvtramuros de Arequipa. Comuníquese.—Rúbrica de S. E. —SECADA.

FERROCARRIL de Pacasmayo a San Pedro de Lloc y Guadalupe.

Chorrillos, 20 de Marzo de 1870.

Habiéndose dispuesto por decreto de 8 del presente, el que se admitan propuestas por cuenta del Estado para la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe, se resuelve: que se admitan asimismo propuestas para realizar la construccion del mencionado ferrocarril, por empresa particular, con lo que queda ampliado el citado decreto y vigente lo demas que contiene. Publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

(Per. N. 68.)

por los ingenieros como los mas convenientes, y que cualquiera variacion que se hiciese en la linea paralizaria la ejecucion de los trabajos, ocasionando nuevos gastos y dificultades para la terminacion de la obra; que para evitar los obstáculos que se suscitan por los particulares, cuando haya necesidad de tomar parte de sus fundos por tener que atravesar por ellos la linea ferrea, conviene allanar esas dificultades, depósitandose por el empresario en la caja fiscal del Departamento la suma necesaria para responder por el valor de las indemnizaciones, mientras se ventilan los respectivos juicios de expropiacion forzosa; que con el fin de acelerar la pronta terminacion de los juicios que haya necesidad de seguirse, es indispensable que los agentes fiscales, como defensores de los intereses del Estado, sean los encargados de activarlos, para que se concluyan en el menor tiempo posible; que este procedimiento conviene recíprocamente á los interesados; que no deben por motivo alguno interrumpirse los trabajos de los mencionados ferrocarriles, para cuya realizacion se comprometió el Gobierno á dar todas las facilidades al empresario, segun las cláusulas 14 y 15 del contrato celebrado á ese respecto; que el decreto de 8 del presente pone término á las cuestiones suscitadas con los propietarios de tierras en lo relativo á la tasacion y expropiacion de estas, cuando se trata de obras de pública utilidad; que es deber del Gobierno cautelar los intereses del fisco y los de los particulares, arreglándose á las leyes y disposiciones vigentes; de conformidad con lo dictaminado

soles para responder p
reclamaciones que se or
se interpongan, sin per
que pudiera hacer el em
sados, debiendo el Gobie
mas eficaces á fin de q
partamentales expidan la
para que los trabajos no s
tivo alguno; ofíciese al
para que dicte las respect
tos Superiores de los distri
haya ferrocarriles en cor
de que prevengan á los ag
personeros legales del Go
recursos necesarios en los
forzosa que ocurran.

Comuníquese. — Rúbric

necesarios, una vez conocida su utilidad y practicabilidad, segun lo dispuesto en las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869; y siendo necesario dar principio al ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe para continuar dicha linea hasta Cajamarca, siempre que de los nuevos estudios que se han mandado practicar, desde la ciudad de Trujillo, hasta la de Cajamarca, resulte ser mas ventajoso y conveniente á los intereses económicos é industriales de esa parte de la República, se dispone: que por el término de treinta dias se reciban propuestas cerradas en el Ministerio del ramo, para la construccion del citado ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe para ejecutarlo por cuenta del Estado, debiendo los proponentes acompañar para la admision de sus propuestas una garantia de cien mil soles á satisfaccion del Cajero Fiscal de Lima; y sujetándose ademas á las bases y condiciones siguientes:

Especificaciones.

A.—Trabajos de formacion del camino.

1º Ancho al nivel de la gradiente, en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, cuatro metros y treinta centímetros.

2º El talud será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion.

3º Los terraplenes en tierra ó cascajo que se habrán asentado despues de un año de explotacion, serán repuestos en la altura que exija la gradiente.

4º Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo ó de piedras.

5º La gradiente máxima será de uno y medio por ciento.

6º El rádio mínimun de las curvas será de trescientos metros.

7º Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobrestructura y tendrán estribos y pilastras de piedra ó fierro.

8º Los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta el nivel superior de dichos durmientes.

9º Donde los caminos públicos ó privados crucen la linea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

10. Se cercará de un modo seguro el camino, donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la

7º Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo y veinte centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de Roble, Pellin, Alerce, Ciprés ó California Redwod.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos de las curvas. Todo riel para las curvas será ajustado á ellas antes de ser colocado.

9º Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

E.—Estaciones.

(A.)—Estacion de Pacasmayo.

1º La estacion de Pacasmayo se establecerá ocupando en parte la pampa baja que está al norte del pueblo y comprenderá:

Un edificio que contenga:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y segunda clase.

2º Una boleteria con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes, con los aparatos y muebles necesarios y con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para bufete.

5º Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase, siendo ademas los de hombres separados de los de mujeres.

6º Urinarios separados para pasajeros de primera y segunda clase.

gua de riegos.

2º Un edificio de treinta metros
ra carga, con la oficina de servicio y
necesarias.

3º Un edificio para acomodar tre
con sus fosos, tanques y aparatos de

4º Un edificio para compostura
ras, con todos los útiles y la maqui
ria, y diez viviendas para maquinis
ros.

5º Un edificio para compostura
coches, con diez viviendas para car

6º Un corral para carbon y leña.

7º Dos tanques de fierro batido,
bre estructura de fierro ó albañil
aparatos.

8º Un aparato para destilar agu
ra el servicio de la estacion, capaz
veinticuatro metros cúbicos de agu

9º Una balanza de plataforma p
carros cargados.

10. Una termómetra de quince n

Cada una de estas estaciones comprenderá:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para los pasajeros de primera y de segunda clase.

2º Una boleteria con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y carga, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para bufete.

5º Lugares excusados para pasajeros de primera y de segunda clase, siendo ademas los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina, para el jefe de la estacion.

8º Una habitacion de dos piezas para un empleado.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Una vereda cubierta de treinta metros.

11. Una ramada para seis carros.

12. Un corral ó una ramada para carbon y leña.

13. Un tanque como los de Pacasmayo.

14. En la estacion de Guadalupe habrá una tornamesa de quince metros de diámetro.

D.—Material rodante.

1º Cinco locomotoras, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de treinta y cuatro kilómetros por hora, sobre gradientes de uno y medio por ciento.

con rieles [illegible]

4º Quince carros abiertos con queleto, de ocho ruedas para con cuando menos, diez toneladas de

5º Cinco carros de plataforma como los de esqueleto.

6º Dos carros cerrados, para jetos de valor.

7º Dos carros para ganado.

8º Telégrafos de soga en los c

9º Las ruedas de toda clase ha ro fundido y templado.

15.—Muelle en Pacasmayo.

Se establecerá en Pacasmayo frente de la estacion, en las cond tes

1º El muelle será en esquel "Mitchel" y se compondrá de de mera que formará la extremida servirá para el embarque y desc cien metros de largo y treinta m Sus costados estarán forrados de

ta y la estacion, tendrá novecientos metros de largo por diez metros de ancho.

2ª El muelle tendrá un pescante para levantar diez-toneladas, otro para cinco toneladas y dos para tres toneladas. Ademas habrá un pescante sobre ruedas para dos toneladas.

3ª Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conexiones y cambios, para pasar en ambos extremos de una via á la otra.

4ª En la rada se colocarán veinte boyas de fierro ancladas por medio de tornillos de "Mitchel."

P.—Prevenciones generales.

1ª Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2ª Los planos para puentes, estaciones, muros y en general, para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero Inspector para su exámen y aprobacion, lo mismo que los trazos.

3ª El ingeniero inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el extricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

4ª Los trabajos deberán empezarse cuatro meses despues de celebrado el contrato, y la linea será concluida y entregada al Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que fuese aceptada, quedando á beneficio del tesoro, caso de falta, la garantia presentada y sin perjuicio de las multas que se estipulen en el contrato.

5ª El Gobierno aceptará la propuesta que crea conveniente, en vista de las garantias que ofrezcan los proponentes para la mas pronta y segura

realizacion de esta empresa, previniéndose que vencido el término de los treinta dias durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á la apertura de dichas propuestas en el salon de su despacho á presencia del Oficial Mayor, Jefes de Seccion y de los proponentes.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

(Per. N. 53 t. 58.)

CONCEDIENDO el 7 por ciento al ferrocarril de Chancay.

Chorrillos, Marzo 7 de 1870.

Visto el recurso de D. Waldo Graña, en repre-

los ferrocarriles que crea necesario implantar en la República, una vez conocida su utilidad y practicabilidad; que siendo un hecho notorio el que los trabajos para la construccion del citada ferrocarril se hallan muy avanzados, y careciendo la empresa de los fondos necesarios, por cuanto, á que al concederle el Gobierno el referido adelanto, impuso á la empresa la restriccion de no poderse suscribir sino á un millon de soles obligándola á ofrecer al público, por el término de noventa dias contados desde el primer aviso, los dos millones de soles, es indudable que hoy se vea la referida empresa por dicha causa, privada de los fondos necesarios, segun lo ha expuesto en este expediente; que las circunstancias de hallarse la obra muy avanzada, y la de haber manifestado los empresarios una laudable decision para llevar adelante los trabajos, sin dar lugar á que se les impute falta alguna en el cumplimiento de sus obligaciones, hace que el Gobierno preste á la empresa la debida proteccion, á fin de evitar que se pierdan los capitales ya empleados en dicha obra; que al aceptar el Gobierno la solicitud de la empresa restableciendo por este medio la confianza pública, en virtud de la garantia del siete por ciento, sobre el capital de tres millones de soles enunciados, cumple un deber, favoreciendo á una empresa nacional que trabaja por el adelanto de los pueblos, lo que la hace acreedora á merecer la consideracion del Gobierno para prestarle la proteccion que implora; que es por otra parte conforme al espíritu de la ley de 8 de Noviembre de 1864, y que se ha-

prestar las garantías solicitadas del s
to, sobre el capital de dichos tres n
les, bajo las bases y condiciones sig

1ª El Gobierno concede á la em
manera absoluta y en uso de la aut
le concede la ley de 8 de Noviemb
la garantía nacional del interes del
to sobre los tres millones de soles
capital necesario para la construcc
carril á Huacho, segun decreto de
bre de 1868, por el término del pri
rantia comenzará á correr por la
del capital señalado, tan pronto co
cluidas treinta millas de camino: c
dos terceras partes, cuando haya s
concluidas y se hará efectiva sobre
cuando el ferrocarril se haya entreg
Para el pago del interes á que se
rantia, el Gobierno señala esp
sobrante de la venta del huano del
diéndose por sobrante lo que quec

por ciento que el Gobierno da á la empresa sobre esta cantidad por el término de veinticinco años.

3ª La emision de que se encarga la cláusula anterior, se verificará con la intervencion de los ajentes financieros en Lóndres, y no se entregará por dichos agentes el producto de la emision á la compañia, sino cuando hubiese devuelto el mencionado empréstito de las doscientas cincuenta mil libras, deduciéndose las sumas que por amortizacion haya enterado la referida compañia.

4ª Queda obligada la compañia á ofrecer al público por el término de noventa dias contados desde la publicacion del primer aviso, un millon de soles distribuidos en acciones de cien, quinientos y mil soles.

5ª El pago de la garantia se hará en Lóndres por los agentes financieros del Perú semestralmente, quedando obligada la empresa á entregar á dichos agentes, con tres meses de anticipacion las cantidades indispensables para el servicio de los bonos, reservándose el Gobierno la facultad de proveer administrativamente contra la empresa para reembolsarse de lo que deba pagar ó hubiese pagado el agente financiero del Perú, por razon de la garantia de bonos y para indemnizarse, ademas, cargando el interes penal de uno por ciento al mes.

6ª Queda convenido que por la cláusula anterior la empresa está obligada á poner á disposicion del agente financiero del Perú en Lóndres, el siete por ciento valor de los intereses, siempre que el ferrocarril produzca ese ó mayor inte-

cirán de las entradas generales,
plotacion, conservacion y repara
8ª Desde que el ferrocarril p
diez por ciento al año, el exceso
Estado, en reembolso y hasta q
completamente de las cantidade
biese recibido la empresa, en raz
9ª Si el ferrocarril produjese,
consecutivos el siete por ciento,
tia del Gobierno respecto de l
continuará abonando el interes
forme á la cláusula 5ª, reservá
de proceder contra los empre
bolsarse, segun lo convenido en
10. El Gobierno tendrá dere
un interventor que inspeccion
y examinará los balances sem
de los libros de la empresa. C
cion tan luego que cese la gara
11. Quedan en vigor y fuerz
19 de Agosto de 1867, 21 de A
tiembre de 1868, en todo lo qu

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Lima, Marzo 8 de 1870.

Visto el recurso presentado por don Enrique Perez de Velazco y don José Herce, á nombre de don Andres Alvarez Calderon, pidiendo se prorogue á cuatro meses el término de noventa dias que concede el supremo decreto de 18 de Febrero último, para que durante este tiempo acepte por sí el enunciado Calderon las modificaciones propuestas por el Gobierno en 11 de Julio del año próximo pasado, sobre emision de bonos procedentes del contrato del ferrocarril entre esta ciudad y el puerto de Pisco, ó bien por medio de apoderado que lo represente especial y en forma, autorizándolo plenamente para este asunto; y no siendo fundadas las razones en que apoyan su pedido, pues el término fijado de noventa dias, es suficiente para ponerse en comunicacion con Europa y tener contestacion; que habiéndose publicado el decreto en el "Peruano" del 19 de Febrero último, tuvieron sobrado tiempo para trasmitirla á Europa en el vapor del 21, pues segun el informe de la Direccion general de correos se recibió la correspondencia en su oficina hasta las diez de la noche del dia anterior y en el Callao hasta las ocho de la mañana del dia 21; que los términos ultramarinos y extraterritoriales que determina la ley civil y de que se hace mérito, no son aplicables al presente caso, porque ellos solo tienen lugar en los asuntos contenciosos que se ventilan ante

fundamentos se declara
licitud, y se manda lleva
puesto en el supremo de
citado. — Rejístrese y pu

OPOSICION por ca

Chorr

Visto el recurso prese
mes próximo pasado, por
á nombre de las empres
ferrocarriles de mocion á
Callao y la villa de Chori
do la reconsideracion del
de Diciembre último, con
consideratiya, y leida la r
17 de Enero [illegible]

supremo decreto de 18 de Diciembre próximo pasado, por el cual se le autorizó tan solo á tender los rieles entre Lima y el Callao, sin poder hacer uso de esa linea, mientras el mencionado D. Enrique Meiggs no celebrase un convenio con la empresa privilegiada, sin cuyo consentimiento no podia hacerse uso de otra via ferrea para trasportar cargas ó personas, por los mismos medios que dicha empresa lo verifica, esto es, por locomocion á vapor, puesto que de hacerlo así se violaria el privilejio de que está en posesion, de conformidad con el dictámen fiscal, expedido en 26 de Febrero próximo pasado á mérito de ambas solicitudes; y teniendo en consideracion: que la actual empresa del ferrocarril de Lima al Callao, es de mocion á vapor, y á la cual se concedió privilegio para el trasporte de pasajeros y mercaderias que se conducen, desde el orígen de la mencionada empresa por medio de locomotoras á vapor; que los privilegios en caso de duda están sujetos á interpretacion restrictiva, sin que pueda ampliarse á lo que no se haya pactado expresamente; que refiriéndose el goce del privilegio al trasporte de pasajeros y mercaderias conducidas por máquinas á vapor, y no de otra manera no comprende la prohibicion de colocar rieles, por los cuales no ha de hacerse uso de este agente ni puede hacer violacion del privilegio, en el hecho de permitirse al empresario Meiggs la colocacion de rieles entre Lima y el Callao, como parte de la linea que debe terminar en la Oroya; que existe el antecedente, que habiéndose concedido por el Gobierno en el año

ble, la pretension de la menci
sobre que no pueden ser traspo
ella, los rieles y otros materiales
el servicio de otro ferrocarril, sie
haciéndose uso de locomotoras á
Gobierno ó el empresario Meig
otras personas, establecer entre l
una via carril de sangre, con el f
pasajeros y mercaderias, sin que
vilegiada para verificarlo, por m
cion á vapor de que hace uso,
mas ventajoso, tenga derecho de
como no podria, si el trasporte
cualesquiera otros procedimiento
damentos, y sin aceptar el aser
acerca la duracion del privilegio,
deberá decidirse oportunamente
les de justicia, ni los conceptos e
cebida su representacion, de la q
se las frases irrespetuosas que
atencion del Fiscal, se resuelve:

ferrocarril de la Oroya, sino por un convenio especial con los actuales empresarios del Callao, segun el tenor del artículo 32 del decreto de 18 Diciembre del año próximo pasado, pudiendo el referido Meiggs verificar el trasporte de los mencionados artículos, valiéndose de otros agentes que no sean impulsados por vapor, puesto que, mientras subsista el privilegio de la actual empresa, nadie puede emplear este agente para trasportar por otra lineá paralela á la actual, ningun género de materiales ni pasajeros.

Rúbrica de S. E.—SECADA.

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Lima, Marzo 8 de 1870.

Visto el recurso presentado por don Enrique Perez de Velasco y don José Herce, á nombre de don Andres Alvarez Calderon, pidiendo se prorogue á cuatro meses el término de noventa dias que concede el supremo decreto de 18 de Febrero último, para que durante este tiempo acepte por sí el enunciado Calderon las modificaciones propuestas por el Gobierno en 11 de Julio del año próximo pasado, sobre emision de bonos procedentes del contrato del ferrocarril entre esta ciudad y el puerto de Pisco, ó bien por medio de apoderado que lo represente con

uerse en comunicacic
testacion; que habi
en el *Peruano* del 19
sobrado tiempo para
vapor del 21, pues se
cion General de Corr
dencia en su oficina h
del dia anterior, y en
la mañana del dia 21;
rinos y extraterritoria
civil y de que se hace
al presente caso, porqu
en los asuntos contenci
el Poder Judicial y n
ministrativas, en que el
cho de fijar el que á su
tante para producir sus
noventa dias de que se
estos fundamentos se de
te solicitud, y se manda
dispuesto en el supremo
to, dictad

REGLAS para las tasaciones.

JOSÉ BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

CONSIDERANDO:

Que habiéndose instruido el Gobierno de que en las tasaciones que se hacen de las propiedades sujetas á expropiacion forzada, los peritos no arreglan sus operaciones á los aranceles vigentes; que siendo leyes municipales no deben alterarse éstas, mientras no sean reformadas ó proceda recíproco convenio de parte, y que por lo mismo es necesario corregir los abusos que se van introduciendo; y considerando que el art. 26 de la Constitucion y el 462 del Código Civil exigen para tomar la propiedad agena, por causa de utilidad pública debidamente comprobada, que preceda indemnizacion justipreciada ó de su justo valor; que el art. 1,513 del Código de Enjuiciamientos establece la regla de que el valor sea proporcionado, no solo al que realmente tenga el fundo, sino á las ventajas que produzca al dueño; que por lo mismo es tambien indispensable que esas ventajas sean probadas y actuales, no las hipotéticas futuras ó contingentes que no pudiendo conocerlas ni tenerlas á la vista los peritos, tampoco pueden apreciarlas debidamente y con exactitud; que la indemnizacion de tales ventajas queda legal y debidamente llenada y satisfecha con la entrega en dinero del capital justiprecia-

jeto de ella que el dueño de l
piada por causa de utilidad
detrimento, no puede ya recla
zacion de afecto ó aprecio q
reglas conocidas, porque eso
mo que cobrar dos ó mas v
misma cosa con diversos prete
la amortizacion de los censos
de compra forzada, si el capit
la escritura de imposicion, s
de los réditos que se pagan so
tanto por ciento establecido
art. 1,916 del Código Civil; y
el Gobierno para expedir decr
con el fin de proceder al mejor
la Constitucion y de las leyes;
con varias ejecutorias expedi
Corte Suprema de Justicia en

DECRETO:

1º Los

de las fábricas ó edificios será calculado segun las reglas y prescripciones del arte ó de la experiencia.

2º No es de competencia de los peritos fijar los precios de las indemnizaciones que se demanden, el que deberá señalarse por los jueces y tribunales, segun el resultado que dieren la comprobacion legal y las demas formalidades del caso.

3º Si de la tasacion resultare una cantidad que, calculada á razon del 6 por ciento anual, diere el mismo producto que percibia el dueño por la renta de su propiedad ó aunque sea mayor la renta que segun esta regla produjese el capital tasado, se le dará íntegra y sin descuento la cantidad avaluada.

4º Si el capital no produjese al dueño la renta que su propiedad le producia, se aumentará á razon de ciento de valor por cada seis de interes ó producto.

5º En la venta por enagenacion forzada, no se cobrará el derecho de timbre como no se cobraba antes el de alcabala.

Dado en la casa de Gobierno en Chorrillos, á 8 de Marzo de 1870.— José Balta.—Francisco de P. Secada.

Señor Coro..el Ministro de C
y Obras Públicas.

S. C. M.

Tengo el honor de pasar á m
junto á esta nota, el informe qu
comision nombrada por el Su
para examinar el estado en que
obra del ferrocarril que actual
con empeño entre Mejia y esta c

Asimismo van agregados á es
tres planos importantes que ser
para facilitar el juicio que de aq
ya de formar el Supremo Gobie
1º El plano levantado en 1862
Blume y Echegaray, en el que
linea preliminar de un ferrocar
Arequipa, tocando en Mollendo
plano que ahora se ha formado b
cala que el anterior, en el que va

Dígnese US. dar conocimiento de este oficio y de los documentos agregados, á S. E. el Presidente de la República, á fin de que resuelva lo conveniente sobre los puntos que, consignados en el informe, demandan una pronta resolucion.

Dios guarde á US.—S. C. M.—(Firmado) —Ramon Azcárate.

INFORME expedido por la comision nombrada para reconocer la obra del ferrocarril entre Mejia y Arequipa.

Excmo. Señor.

La comision que se dignó V. E. nombrar por decreto de Octubre del año próximo pasado para examinar el estado en que se encuentra la obra del ferrocarril de Mejia á esta ciudad, y ver si sus trabajos se ejecutan con arreglo á lo dispuesto en el supremo decreto de 30 de Abril de 1868, ha realizado su cometido con extricta sujecion á sus instrucciones: y si de estas deja pendientes uno que otro punto, es como lo verá V. E., porque sus prescripciones, ó no son de actualidad ó requieren para desempeñarse que el Supremo Gobierno acepte ó varíe préviamente el señalamiento del sitio, que para la estacion de Arequipa ha de consignar en este informe.

Antes de entrar en materia advierte la comision, que siempre que trate en el curso de este

escrito de distancias y de peso, sin determinarlas, debe entenderse que se refiere á medidas inglesas; fundándose para adoptarlas en que con arreglo á ellas se verificó la contrata de este camino.

La vía.

Distancias.—Del puerto de Mollendo, actual punto de partida del tren hasta Mejia, existen sobre la playa ocho millas de rieles tendidos; mas como el ferrocarril comprendido entre uno y otro punto se ha colocado por cuenta particular del contratista con el objeto de facilitar el desembarque de los materiales, ha creido la comision innecesario ocuparse de su inseguridad, y ser de su deber, teniendo en mira el convenio, dar únicamente razon aproximada de ellos á partir desde Mejia.

Estado de sus trabajos.— De las noventa y nueve millas que tiene la linea, diez y siete de ellas que es la distancia entre Mejia y Posco, se hallan enrieladas: allí está terminada la obra, y los trenes suben y bajan diariamente en servicio de ella misma.

De Posco hasta Mollendo, ó sea en la distancia de 68 millas, se encuentran los terraplenes expeditos para recibir rieles: solo hay que exceptuar varios trechos de la quebrada de Cahuintala y de la de Huasamayo, actualmente en trabajo con cinco mil operarios en duros cortes y elevados terraplenes, que todos ellos reunidos no harán mas distancia que la de dos millas.

Y como para vencer ese pesado trabajo se calcula ser necesario el plazo de dos meses, la comision cree que, sin perjuicio de avanzar en el presente mes la colocacion de rieles por seis ú ocho millas mas, que es la parte mas pendiente, difícil y costosa en toda la linea, la empresa continuará la tarea de enrielar entre Mayo y Junio, y no tendrá entonces que suspenderla hasta llegar á Mollebaya, adonde probablemente alcanzará el tren en Agosto ó Setiembre: cálculo que se hace bajo el concepto de avanzar en este trabajo una milla por dia.

Desde Mollebaya, principio de la última seccion, todo está por hacerse, á excepcion de los machones de un puente en la quebrada de Tingo Grande, que con la elevacion de 62 piés y 100 de claro, expeditos están para recibir la obra de fierro; sin embargo, como dentro de dos ó tres meses que concluya el fuerte trabajo de Cahuin-

tala y Huasamayo, habrá gente de sobra para llevar con rapidez el de esta seccion, poco ó nada se aventura al decir que en Diciembre del presente año se oirá en Arequipa el silbo de la locomotora.

Naturaleza del terreno.—Desde Mejia se encuentra tierra arenosa y en el ascenso, desde el principio de la quebrada, cascajo y greda aruleja, así como en las lomas fuera de su capa mas ó menos gruesa de tierra vegetal, se nota en esta aglomeracion de cerros el granito y la arcilla, á las veces en forma de veta. En la pampa de Cachendo tierra vegetable y arena en algunos trechos. En los cerros de Huajri el granito. En la pampa de Islay arena caliche y cascajo aglomerado. Antes de entrar á la quebrada de Huasamayo, cascajo sobre tierra arenosa y en ella roca granítica y alumina hasta Bellavista, y de allí

Ancho del camino.—Este, en toda esa linea, es de catorce piés y se encuentra al nivel de la gradiente. Y aunque al efectuar tal medida se notó medio pié menos en un terraplen algo curvo, de tierra arenosa, tal falta de poca consideracion y de fácil y pronto remedio, no es atribuible al constructor sino al viento que, azotando diariamente y en una misma direccion ese borde, lo ha ido desnivelando en mas de un año que lleva de formado.

Taludes.—Estos en roca sólida son mas favorables que lo que para ellos exigió la Comision Central de Ingenieros; pues cuando en esta clase de cortes se prescribia que fuese su relacion entre la horizontal y la vertical cuando menos de uno por diez, se encuentran chaflanes en las lomas de Cahuintala de tres por cuatro, de uno por dos, y en los de roca durísima, de uno por cinco y de uno por seis ó poco mas.

Terraplenes.—Los que ha visto ya preparados la comision, son de trabajo muy pesado: demuéstranlo así los que existen en Cahuintala y en Huasamayo, cuyas alturas varian, sin contar las pequeñas, entre cuarenta y poco mas de cien piés, así como los cortes abiertos en peña viva, los hay variados desde esta dimension hasta muy cerca de setenta piés. Uno solo se nota en Cahuintala, con ochenta y cuatro piés de altura.

Gradientes.—Las primeras cinco millas, á contar desde Mejia, tienen declives suaves y en los

cinco que siguen se miden gradientes del tres y del cuatro por ciento, segun que se observan en curvas ó rectas.

Y aunque bien pudiera no pasarse de este punto ó de Posco, que es la parte enrielada, al tratar de declives; sin embargo la comision no juzga de mas indicar aquí, pero no con una exactitud matemática y detallada, que desde la parada de Tambo hasta la pampa de Cachendo se sigue sobre gradientes de dos á tres por ciento en curvas: de esta á Huasamayo, con excepcion de una corta y recta distancia del cuatro, pocas veces pasa del uno; de esta quebrada á Mollebaya, frecuentes son las pendientes y todas en general con gradientes del tres por ciento; y por último desde Mollebaya hasta la ciudad de Arequipa varian entre uno y tres por ciento, excepto un corto trecho del cuatro: todo de conformidad con el

piés, pero la comision no quiso cerciorarse de la realidad; porque en su concepto no deben medirse sin estar fijados los rieles, desde que al colocarlos es deber de los ingenieros hacer las convenientes rectificaciones.

Viaductos.—No hay mas que uno sin mas que sus machones en la quebrada de Tingo Grande. Habrá algunos pequeños al atravesar *llocllas* ó torrenteras.

Distancia entre los rieles.—Es de cuatro piés y ocho pulgadas y media.

Rieles.—Son del peso de sesenta y tres libras la yarda y de la forma convenida.

Planchas para las junturas.—Estas son de fierro dulce; tienen veintiuna libras el par y aun algo mas, y están aseguradas con tornillos de siete octavos de pulgada de diámetro, hechos á máquina, como lo comprobó la comision. Así, como estos, se encuentran en condiciones del contrato los cruceros y los pernos.

Durmientes.—Medidos de cinco en cinco resultaron tener ajustados al convenio las tres dimensiones: son de las maderas señaladas en él. Diez de estos ocupan el largo de un riel de 23½ ó 24 piés, cuando por las prevenciones corresponde ese número al de 25.

Material rodante.

Con la llegada de la fragata norteamericana "Orient" que ancló en Mollendo el 7 de Febrero anterior, se ha concluido de introducir todos

parecer mas sólidos y cómodos.
excusado, como lo exigió para alg
Comision Central de Ingenieros.

Carros.—Están por armarse ca
rezan en la contrata, pues solo se
cio unos cuantos americanos en
número es mas que suficiente pa
que ahora están destinados. Tamb
tanques para agua.

Locomotoras.—De las diez que
el empresario, segun contrata, sic
das y en uso y las tres restantes l
go que se desembarquen sus pieza
"Orient." Las locomotoras son
En la prueba que se hizo con la d
Conquistador," se obtuvo un resul
rable. Enganchados á la locomoto
con diez toneladas de rieles en c
base de este modo el convoy en
de la prueba, que la comision des
zada al ascender por las mayor

sesenta y dos toneladas de peso, sin contar con el de la locomotora y de los cinco carros, en vez de hacerla con cincuenta que para este caso requiere la contrata, y al llegar al principio de un fuerte ascenso, cuyas gradientes son las máximas y sus curvas del menor número de grados admisible, como que en los primeros, ya en curvas, ya en rectas, se alcanza al tres y al cuatro por ciento (3 y 4 por ciento) y en los segundos á radios poco mayores que trescientos cincuenta y dos piés, límite de lo que se tolera; se tomó nota de la hora, y desde ese momento se procedió á la prueba, quedando al fin convencida la comision de que era extraordinaria la potencia de esa máquina al presenciar que en diez y nueve minutos venció cinco y un quinto millas de aquella pendiente: de lo que se deduce, bajo el cálculo de una proporcion, que en vez de arrastrar la locomotora el peso neto de cincuenta toneladas de subida á razon de diez millas por hora, capaz es de conducir por la misma pendiente sesenta y dos toneladas á razon de diez y seis millas y dos quintos de milla por hora.

Tambien ha sido de notar la suavidad con que ruedan los trenes, en llano como en pendientes, sea de subida ó de bajada.

Trazo definitivo de la empresa comparado con el preliminar de los ingenieros Blume y Echegaray.

Debido á la generosidad del ingeniero don Manuel Mariano Echegaray, puede la comision acompañar este informe con el plano original le-

do en mérito de un prolijo y
no tuvo el resultado que ellos s
pues la falta de recursos y de tien
fijar sobre el terreno el trazo defi
nea ferrea, y que solo pudo alcan
preliminar. Bien claro dicen en
número 31, que el trazo prelim
hecho entre Islay y Arequipa
camino mas corto de la quebrad
por impracticable, para aceptar e
llendo, Mejia y la quebrada de
establecia otra cosa que la practi
ferrocarril entre aquellos puntos
cion en general de la mejor ruta.

Bajo este concepto se convence
la contrata actual se realizó sobre
ratorios y no sobre definitivos. A
mismos señores cuando en aquel
mero 31 dicen: *Antes de proceder*
cion del ferrocarril hay que estud
el terreno con referencia al trazo
sirve de base al definitivo.

de la empresa, se separa ésta de la preliminar que sirvió de base al contrato, pasando por su parte oriental los cerros de Huajri, en razon de ser un poco mas corta y de terreno en mejores condiciones, que la estudiada en su lado occidental por los señores Blume y Echegaray: de allí siguen ambas lineas paralelamente, y á muy poca distancia cerca del tambo de "La Joya" van abriéndose casi insensiblemente hasta alcanzar á un terreno con anchas y profundas quebradas antes de emprender el ascenso directo de la "Quebradilla," ó sea el principio de la quebrada de Huasamayo. En aquel punto se encuentra la máxima separacion de menos de dos millas entre las dos lineas: separacion aconsejada por los señores Blume y Echegaray en el párrafo tercero de su capítulo de "El trazo definitivo" ("Peruano" número 31) quienes aconsejan que se escoja, al pasar de la gran pampa de Islay á la denominada "La Caldera," mejor terreno que el ocupado por su linea preliminar, *prefiriendo para el exámen prolijo el que hay á la derecha de su linea del lado de los cerros*, porque en concepto de ellos, tomada la izquierda se perderia en ascenso. De este mismo parecer participa la comision, porque la pérdida de nivel en aquel paraje traeria por consecuencia mayores gradientes y en mayor número al emprenderse sobre Huasamayo. Desde allí se aproximan de nuevo las dos lineas, y casi van unidas al entrar á la quebrada, con la única diferencia de pasar la preliminar casi en todo ese trayecto por el lecho de ella y la definitiva por el lado izquierdo, faldeando los

otra razon mas y es: que es
fuera de un caso indispensabl
bien para acortar distancias, l
gradientes; y en este caso, ni
se conseguia.

Una vez atravesado el cerro
de 1862, por un túnel en curv
de carrera, comienza el faldeo
cerros por la quebrada del rio
pendiente sumamente abrupt
tro metros de altura respecto
gun lo expresan los señores B
quienes en el largo trecho que
del socavon en su salida hasta
proyectaron un puente sobre a
ra lograron establecer la linea
el terreno, por ser este de difí
falta absoluta de recursos par
trariedad. Del puente siguen s
con gradientes de mas de cuat
una rampa larga de cinco mil o

dientes mas suaves que las de la region por donde se indicó la linea preliminar, y continúa por los pueblos de Uchumayo, Congata y Tingo Grande, ceja de los grandes sembrios de Huasacachi y al último por el pueblo de Tingo, lugar de baños muy concurrido, sin atravesar el rio hasta llegar á la ciudad de Arequipa. Para convencerse de la comparacion explicativa que se acaba de hacer, acompaña la comision un plano, en el que se fijan las dos lineas trazadas con distintos colores y bajo una escala igual á la del levantado por los ingenieros Blume y Echegaray.

Todas estas modificaciones las ha realizado el empresario de acuerdo y con consentimiento del ingeniero inspector de esta obra, nombrado por el Gobierno, don Gerrit S. Backus, quien ha dicho á la comision haber dado parte de ellas en el Ministerio de Gobierno. Funda esta determinacion: primero, en que no podia aceptar el camino de la otra banda por tener allí gradientes superiores á las que tolera el convenio; y segundo, porque por el lado opuesto viene el ferrocarril favoreciendo los pueblos indicados y gran parte de la campiña de Arequipa, sin perjudicar á ningun otro pueblo.

La comision acepta la opinion del señor Backus, y agrega que, siendo el pueblo y la rica campiña de Tiabaya dignos de ser atendidos, pueden ponerse en comunicacion, por medio de un puente de poco costo, con la nueva linea que pasa á tres cuartos de milla de distancia, cuando la preliminar se separa de aquel pueblo mas de dos millas y media.

Estaciones.

Cuatro son las que debe establecer el empresario: dos principales en los extremos de la linea y dos secundarias é intermedias. Para estas la comision designa el punto que hoy se denomina "Parada de Tambo," por encontrarse en contacto con la ceja de ese valle en el mismo punto que sirve para bajar á él y á distancia de una milla mas ó menos del pueblo de Cocachacra, y para la otra el punto de la linea mas próximo á la ceja del valle de Vítor que distará de ella como dos millas de pampa.

Por lo que hace á las principales, la de Arequipa debe situarse en la region comprendida entre la acéquia de San Gerónimo contigua á la ciudad y la espalda del templo de San Camilo.

A mas de las razones consignadas en el capítulo anterior, que ha tenido en cuenta la comision para designar este punto como mas convoniente, ha pesado poderosamente en su ánimo la de que á mas de su proximidad á la plaza principal, y de consiguiente al centro del comercio, se encuentra equidistante de las dos alas de la poblacion con cinco bocacalles de comunicacion con ella; en un terreno que se presta á todas las necesidades que puede exigir una estacion doble, como la que se ha de establecer; que no hay necesidad de destruir parte alguna de la poblacion; y finalmente, que en ningun otro punto puede ostentarse mejor la belleza arquitectónica de la estacion, recomendada en las instrucciones.

Examinado el sitio de la alameda que se indicó para estacion en la otra banda, encontró la comision ser de una área sumamente pequeña y que ademas de estar cortado por una acéquia bastante elevada que haria muy difícil la salida del tren; el punto de comunicacion con la parte principal de la ciudad seria uno solo, muy estrecho y algo distante del centro del comercio y situado en una pendiente muy fuerte. A todo esto debe agregarse la absoluta necesidad que habria de destruir gran número de edificios.

En cuanto al punto en que tambien se habia pensado colocar la estacion á la salida del camino de Tingo, notóse al examinar ese terreno que seria cortado inevitablemente por la acéquia de ronda, que como tal, jamás podria salvarse por medio de puentes; pues eso importaria una servidumbre perpétua para la estacion, incompatible con su objeto.

No se detiene la comision en manifestar los inconvenientes que ofrecen todos los demas puntos que pudieran elegirse para establecer la estacion, porque todos ellos á mas de participar de los mencionados, tienen el insuperable de la falta de terreno suficiente para el servicio de una estacion comun á dos ferrocarriles que unen á Puno con la costa en un trayecto de cerca de cien leguas.

Como un artículo de las instrucciones encarga juzgar de la belleza de las estaciones, cumple aquí asegurar á V. E. que en su concepto la de Arequipa será muy capaz y muy digna del objeto

á que va á servir. La prueba la tendrá V. E. con el plano que se acompaña, donde en la figura 1ª se encuentra representada la fachada, cuyo largo es de 228 piés sobre 40 de ancho y 17 de altura hasta la cornisa. El área comprendida entre las dos primeras dimensiones se subdividirá con arreglo á la contrata y de acuerdo con el ingeniero inspector del camino.

Los techos son de seccion triangular con nueve piés de altura sobre el nivel de la cornisa. Dicho salon está rodeado de corredores en sotabanco con un pié de altura y diez de ancho, cubiertos con una balconeria.

La 2ª figura representa la fachada principal. La 3ª la seccion trasversal del edificio en forma triangular para dar á conocer sobre todo la estructura del techo. La 4ª la fachada posterior del edificio para facilitar la colocacion de las planchas.

dose por medio de ese puente fácil y cómoda la comunicacion de éste con Sachaca y Alata, se ahorre el número de víctimas que anualmente hay que deplorar cuando se vadea el rio en tiempo de aguas.

Estas obras serian de inmensa utilidad y de muy poco costo.

Tambien se permite la comision indicar aquí que seria conveniente determinar desde luego todos los desvios necesarios para el mejor servicio del camino, cuya omision se nota en la contrata.

Puerto.

Hé aquí el gran problema que debe resolverse cuanto antes y cuya incógnita no ha sido posible que la despeje la comision, desde que no ha tenido ni podido proporcionarse datos seguros que la condujeran á una resolucion fácil y de llevarse á cabo por el Gobierno, á la vez que conveniente y nada onerosa para los departamentos que han de hacer uso de esta via. El caso es muy árduo, y por lo mismo requiere que personas competentes hagan científicas y muy detenidas observaciones, ya en tierra, ya en el agua, ora en tiempo de bonanza, ora en el de braveza del mar, para poder contrabalancear las ventajas con los inconvenientes que presentan los puertos de Islay, Mollendo y Mejia, únicos puntos sobre los que deben recaer sus estudios; y se dice, únicos, porque todo otro á lo largo de ese litoral es, á la vista, de peores condiciones.

Nadie duda que en cuestion de ferrocarriles,

la ciencia aconseja acortar las distancias, suavizar las gradientes de su trayecto y obtener su realizacion al menor costo posible, á fin de que los pueblos se proporcionen á bajo precio el pasaje de sus habitantes y el flete de los artículos que constituyen su comercio. Bajo este principio incuestionable, preciso seria emplear todo género de esfuerzos por que Mejia fuese el puerto de partida de esta linea ferrea que debe considerarse como el principio de la que ha de atravesar los populosos departamentos de Puno y Cuzco y quizá el corazon de la montaña, rica por sus producciones actuales y mas rica aun por la inmensa extension y feracidad de sus pampas; pero, como antes se ha dicho, forzoso es tambien tomar en cuenta las dificultades que en aquella obra hay que salvar para convertirla en puerto abrigado y seguro para siempre; pues á no hacerse así, estaria expuesto á que con el trascur-

acoderarse. Sus mareas no exceden de dos y medio piés en la pleamar como en la baja mar. Las corrientes siguen la direccion del sudeste al noroeste. El fondeadero en Islay está algo abrigado: es su fondo de piedra y bastante profundo: en el muelle tiene seis brazas de agua y hácia fuera y en toda direccion aumenta considerablemente. Allí ni los vientos ni las corrientes impiden que los buques permanezcan anclados á la jira. (Parte de estos datos ha proporcionado el capitan del puerto de Islay.)

En Mollendo no hay abrigo y su fondo es bueno, de arena y conchuela. Puede conseguirse á poca costa mejorar su desembarcadero. Fondo hay suficiente y limpio para el anclaje de las embarcaciones, que conviene tener acoderadas, porque á causa de ser abierto, ejercen sobre ellas su influencia desfavorable las corrientes en combinacion con el viento reinante.

En Mejia, que es una playa abierta y muy extendida, su punta en nada favorece por su direccion: la corriente es fuerte como en Mollendo: su fondo es todo de arena: su braceaje competente, como lo examinó la comision, y los tumbos que causan la elevada reventazon de sus olas, haciendo imposible el acceso á tierra, vienen constantemente formándose desde la distancia de 400 y 500 piés, á excepcion de los dias de braveza, que traerán su orígen de mayor distancia.

Los principales ingenieros, con quienes la comision ha estado reunida últimamente en Mollendo, opinan porque se abandone la idea de

elegir á Mejia como puerto y punto de partida para la linea ferrea, que todo estudio que sobre esa playa abierta se hiciese, jamas daria un buen resultado: que aun en el caso de decidirse por construir un dique, que seria inmensamente costoso, tal obra no llenaria el objeto; y por último que valdria mas se concretase cualquiera estudio sobre este punto á los puertos de Islay y Mollendo.

En contra de esta opinion, los señores Blume y Echegaray, al tratar de lo conveniente que seria sustituir el puerto de Mejia al de Islay ("Peruano" núm. 34) dicen que con este cambio se alcanzarian ahorros para el público en tiempo, pasaje y fletes, y que á mas se obtendria la ventaja de formar allí una ciudad cómoda, de calles regulares y anchas sobre declives continuos y suaves y con agua en abundancia á poca costa y provisiones de la ensenada y del valle de Tambo

del atraso han de moverse con actividad para conseguir su inmovilidad en un nido sucio, feo é incapaz de perfeccion, de comodidad ni de belleza, indigno bajo todos aspectos de ser el primer puerto del sur." (Se refieren á Islay.)

"Por otra parte, las dudas acerca de la practicabilidad de un puerto en Punta Mejia, se disipan por la experiencia mejor que por razonamientos y demostraciones científicas. Por lo tanto, lo que aconsejamos es que se dé principio á la obra en Punta Mejia; y por nuestra parte nos comprometemos á desembarcar por ahi todos los materiales para el ferrocarril, sin riesgo alguno. Si á los cuatro años, tiempo que se necesita para que la linea quede expedita hasta Arequipa, se ha demostrado por los hechos, que pueden llegar, estarse y salir embarcaciones, y que se puede efectuar el desembarque con ayuda de un muelle provisorio y que por otra parte no hay tercianas ni mosquitos que maten, no hay razon para seguir hasta Islay, ni para no prenderle fuego á su vez."

En el mismo sentido y dando por fácil la construccion de un puerto en Mejia el ingeniero civil don Oswaldo Younghusband en su informe sobre el ferrocarril proyectado entre Mejia y Arequipa, presentado por los comisionistas don José Pickering y don Patricio Gibson y publicado en un folleto que se imprimió en Arequipa dice (página 29) lo que sigue:—

"No haremos observaciones algunas sobre las ventajas de cambiar el puerto de Islay á Mejia, por no tener argumentos nuevos que aducir. La

cuestion ha sido discutida ámpliamente y ventilada en el informe anterior; expresamos solamente la opinion decidida en favor de Mejia, que aunque es rada abierta, lo que no es conveniente en esta costa, como puerto es infinitamente superior á Islay. La sonda nos ha dado un resultado muy favorable: la construccion nada difícil de un muelle, daria una comunicacion muy cómoda con la tierra: hay un sitio muy conveniente para formar la nueva poblacion, que plantificada con regularidad, puede ser hermosa y atractiva, punto el mas importante de la costa del sur del Perú. Por otra parte, Islay tiene inconvenientes graves, que con sacrificio inmenso de dinero y trabajo se podran modificar, pero nunca hacer completamente desaparecer."

He aquí estas últimas opiniones en contradiccion con las primeras que ha creido la comision

del pueblo. Cierto es que se dice que á poca costa se encontrarian vertientes por la quebrada de Lluta, que cuando mas duplicaria su dotacion de agua. Sus condiciones higiénicas siempre han sido favorables. Fuera de la fiebre amarilla que como todos saben, fué introducida por las tropas arequipeñas en su regreso de Lima á principios del año de 1868, jamás se han conocido allí enfermedades endémicas: sin embargo de todo esto el desaseo, á causa en parte de no tener agua en abundancia, induce á creer que podria desarrollarse allí cualquiera epidemia. Tiene hácia el sur terreno en corto declive donde aumentar en mucho su poblacion, aparte del que cuenta por su parte superior.

De Islay á Mollendo habrá cinco millas en linea recta, pero esta distancia se prolonga considerablemente por ser el terreno muy sinuoso, al extremo de contarse diez y seis quebradas mas ó menos profundas y en lo general muy arenosas.

Mollendo.— Lugar elevado y favorecido por las continuas brisas del tercer cuadrante, se encuentra situado sobre roca viva con una espesa capa de arena tambien en declive. Carece de agua y seria muy costoso proporcionársela. Su temperatura, al menos en verano, es muy suave y agradable: se halla bien ventilado y segun la opinion del médico de la empresa, es sitio muy sano, debido quizá á las medidas de policia que allí se han adoptado. Está algo poblado: sus casas y tiendas son de madera y se halla establecido un hospital, en el que se proporciona buena

asistencia á los enfermos. Segun la estadística que en él se lleva, las estancias diarias han variado el año próximo pasado entre ciento veinte y sesenta. La enfermedad que mas ha reinado ha sido la de fiebres intermitentes, adquiridas por los trabajadores en la faena de Cahuintala. Su mortalidad está calculada en un seis por ciento de sus estancias. Consta allí mismo que en la época en que grasaba en Islay la fiebre amarilla, pasaron de aquel puerto al de Mollendo varios atacados de ella, de los que algunos sanaron y solo cuatro murieron, sin que se hubiese producido el contagio.

Mejia.—Tiene todas las ventajas apetecibles para establecer una gran poblacion: la comision reproduce aquí todas las condiciones favorables que le conceden los señores Blume y Echegaray y á mas la de que con el agua que fácilmente se le proporcione del rio de Tambo, en cuanta can-

comision manifestar á V. E. que en la parte de la via examinada, ha cumplido el empresario fiel y liberalmente los términos de la contrata.

Grato será, por demas, para la comision, Excelentísimo señor, que dignándose V. E. tener en mira los pocos elementos de que ha podido disponer para realizar sus trabajos, procurando suplir aquellos con el ardiente deseo de que se ha encontrado poseida á fin de corresponder cumplidamente á la confianza con que V. E. quiso honrarla, sea de su supremo agrado y aprobacion el presente informe.

Arequipa, Marzo 7 de 1870.—Excmo. señor.—Ramon Azcarate.—Enrique Romaña.—Eduardo Poncignon.—Belisario Sanchez Dávila, Secretario.

Conviniendo el ingeniero que suscribe en la parte de este informe que se refiere al estado de los trabajos, locacion de la estacion de Arequipa y otros pormenores de la linea del ferrocarril, no participa de la indecision de la comision en la parte referente al puerto.

Mejia es una rada abierta, sin proteccion alguna ni contra el viento ni contra las olas. Ademas tiene el grave inconveniente de estar situada á sotavento de un rio que lleva al mar mucha arena. Una construccion que prodria dar proteccion contra las olas, seria de muy difícil ejecucion y aunque fuese construida, quedaria inutilizada en poco tiempo con depósitos de arena.

Mollendo es una caleta pequeña, formada por un promontorio de peñas del mismo tipo como Islay, pero mucho menor de escala. Es susceptible de mejora, pero no de mucha y carece de agua potable.

Islay: habiendo examinado este puerto minuciosamente desde muchos años atras, conozco de cuánto es susceptible. Es incomparablemente mejor que Mollendo en el dia y capaz todavia de mucha mejora. Cualquiera de sus peñas tomada separadamente seria igual á un Mollendo. Su dotacion de agua en el dia es escasa y este es el único argumento de peso que, como puerto, se ha avanzado en su contra; mas, habiendo en esta ocasion examinado el orígen del agua, no dudo que la cantidad, con poco trabajo, puede aumentarse muchísimo, probablemente hasta llenar todas las necesidades futuras del lugar.

En resúmen, el que suscribe considera que

objeto de exáminar los trabajos que se ejecutan en la construccion del ferrocarril de Mejia á Arequipa y fijar los sitios donde deben establecerse las estaciones principales y secundarias; y considerando 1º que del prolijo exámen verificado por la comision en las noventa y nueve millas de camino que ha recorrido desde Mejia á Arequipa, las primeras diez y siete millas están bien enrieladas, así como el resto de las sesenta hasta Mollebaya, en estado de recibir rieles, hallándose todos los trabajos conformes con las bases y condiciones estipuladas por el contratista en el decreto de 30 de Abril de 1868; 2º que la diferencia de cambio que ha notado la comision en la via es desde el punto denominado "Quebradilla," antes de entrar á "Huasamayo" y siguiendo la márgen derecha del rio "Chili," atraviesa los pueblos de Uchumayo, Congata, Tingo Grande, parte de "Huasacache" y "Tingo Chico," pasando por un viaducto hasta terminar en la ciudad de Arequipa; 3º que es mas preferible esta via, por la naturaleza del terreno donde va á establecerse, seguridad en su ejecucion y suavidad en las pendientes, mientras que la determinada en el primitivo trazo, hecho por los ingenieros Blume y Echegaray, que sirvió de base al contrato, ofrece graves inconvenientes para su construccion, por tener una gradiente mayor del cuatro por ciento que la designada en la citada contrata, y atravesar terrenos sin uso y áridos; 4º que los citados ingenieros en la especificacion del trazo aconsejaron dicha variacion, la misma que el ingeniero inspector del Gobierno, en vista

del estudio práctico del terreno, y de acuerdo con el ingeniero de la empresa la aceptó, ratificándola al presente la comision encargada de informar sobre estos puntos, por encontrarla conforme á las reglas establecidas para la construccion de ferrocarriles, y satisfacer, á la vez, los deseos é intereses de los vecinos de Arequipa, relativos á que la via atravesase los mencionados pueblos, facilitándoles los medios de exportar sus productos; 5º que al aceptarse la indicada variacion no se aumenta el presupuesto de la obra por haber el empresario, de acuerdo con el ingeniero inspector, preferido la construccion de esa via, en compensacion de la primitiva acordada en el citado contrato, de 30 de Abril de 1868; *se resuelve*: que quedan aprobados los procedimientos de la comision, ya respecto á la variacion de la via que debe tocar en los pueblos mencionados, observándose en su construccion,

dicion novena del contrato, debiendo hacer los desvios de la linea, en los lugares ó sitios por donde haya necesidad de realizarlos; reservándose por ahora el Gobierno, señalar el puerto que debe servir de punto de partida para la estacion del ferrocarril, hasta que la comision que se ha nombrado al efecto, emita su respectivo informe, para resolver, en consecuencia, lo conveniente, así como respecto al establecimiento de otras estaciones, si fuese necesario.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

FERROCARRIL de Lima a Huacho.

Lima 12 de Abril de 1870.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

Conforme á las instrucciones recibidas de U. S. en su carta de 8 del presente, procedí el Domingo próximo pasado á inspeccionar el ferrocarril de Lima á Huacho, y tengo el honor de pasar el siguiente informe.

Desde Lima á Chillon el camino está en buenas condiciones para el tránsito de los trenes y la via necesita muy poco ajuste: un poco mas allá de Chillon hay uno ó dos lugares donde la via es-

tá imperfecta: pero que quedarán arreglados en pocos dias. Desde Piedras Gordas á Ancon. el estado del camino es intachable, y de Ancon, á Pasamayo es poco menos que perfecto.

Sobre esta parte del camino ha corrido la máquina "Caballito" á razon de *treinta y seis* millas por hora, con perfecta seguridad y facilidad; y puedo hablar tanto mas positivamente, respecto de las condiciones del camino, cuanto que por haber yo mismo manejado la máquina, he tenido una magnífica oportunidad, no solo de ver, sino de sentir todas las desigualdades que pudiera tener la via.

Por todo lo expuesto soy de opinion que el camino puede sin inconveniente y con toda seguridad abrirse al tráfico el 16 del presente mes, teniendo cuidado en dos ó tres semanas mas, de seguir perfeccionando los ajustes de la via, donde quiera que se observen imperfecciones.

ferrocarril comprendida entre esta ciudad y la caleta de Ancon, prévia la presentacion de la tarifa de trasportes, como lo dispone el artículo 12 del contrato primitivo de 1867, á fin de que sea aprobada por el Gobierno cuidando á la vez la indicada empresa de que la via desde esta ciudad á Chillon tenga un poco mas ajuste, y desde ese punto para adelante, sean quitadas las demas imperfecciones que ha notado el referido ingeniero Inspector, para cuyo efecto se pasará la respectiva copia.—SECADA.

NEGATIVA de privilegio para el aéreocarril

Lima, Marzo 10 *de* 1870.

Vistas las peticiones de D. Josias Harris, D. Cárlos Mincks y D. Jorge C. Hilliger, por las que solicitan individualmente privilegio exclusivo para el trasporte de cargas; y teniendo en consideracion que la ley de 28 de Enero de 1869, solo concede derecho de explotacion exclusiva á los inventores de ramos industriales no conocidos, ó de nuevos métodos de aplicacion de los ya conocidos: que la locomocion aérea propuesta por los recurrentes, es un sistema usado en diversas partes, y de consiguiente no hay motivo por el que deba concederse la exclusiva qué se pide; de conformidad con lo expuesto por el fiscal de la Cor-

INSPECTOR del ferrocarril d

Guerrillos, Mar:

Habiendo concedido el Gobi
de 7 del presente á la compa
ferrocarril de Lima á Chancay y
rantia del 7 por ciento de inter
tal social de 3.000,000 de soles;
te motivo indispensable que en
del citado ferrocarril, se consul
nomias de su valor presupuestad
bien la perfeccion en los trabajo
cutarse para mayor seguridad,
sea entregada al servicio públic
ingeniero de Estado D. Pedro
de los trabajos de la mencionada
Lima á Huacho.

Comuníquese y publíquese

EMPRESA particular para construir el ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe.

Chorrillos, Marzo 29 de 1870.

Habiéndose dispuesto por decreto de 8 del presente, el que se admitan propuestas por cuenta del Estado, para la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe, se resuelve: que se admitan asimismo propuestas para realizar la construccion del mencionado ferrocarril, por empresa particular, con lo que queda ampliado el citado decreto y vigente lo demas que contiene.

Publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

PAGO por el ferrocarril de Arequipa.

Chorrillos, Marzo 29 de 1870.

Apruébase la órden librada por el Prefecto de Arequipa contra la caja fiscal de su dependencia, con el objeto de abonar al coronel D. Ramon R. Azcárate, presidente de la comision inspectora del ferrocarril de Mejia á Arequipa, la cantidad de 237 soles, invertida en los gastos pertenecientes á los meses de Enero y Febrero último, para el desempeño de dicha comision.

Apliquese el gasto á la partida 1,178 del presupuesto general.

Pase al Ministerio de Hacienda para su conocimiento y comuníquese.

Rúbrica de S. E.—SECADA.

INTERVENTOR para el ferrocarril de Pisco á Ica.

Lima, Marzo 29 de 1870.

Hallándose en la ciudad de Lambayeque desempeñando una importante comision del servicio el ingeniero de Estado D. José Hindle, nombrado interventor para inspeccionar los trabajos que deben ejecutarse en el ferrocarril de Pisco á Ica; nómbrase al de igual clase D. Pedro Sieber.

ro Inspector D. Gerrit Backus, puede entregarse al servicio póblico la primera seccion del ferrocarril comprendida entre esta ciudad y la caleta de Ancon, prévia la presentacion de la tarifa de trasportes, como lo dispone el artículo 12 del contrato primitivo de 1867 á fin de que sea aprobada por el Gobierno, cuidando á la vez la indicada empresa, de que la via desde esta ciudad á Chillon tenga un poco mas ajuste, y desde ese punto para adelante, sean quitadas las demas imperfecciones que ha notado el referido ingeniero Inspector, para cuyo efecto se pasará la respectiva copia. — SECADA.

QUE no se perforen los boletos incomodando al público.

Lima, Abril 11 *de* 1870.

Señor Prefecto del Departamento.

En las estaciones de los ferrocarriles de esta capital, del Callao y de Chorrillos, se ha establecido la práctica de perforar los boletos de pasaje de los trenes, obligando á los pasajeros á sufrir la molestia de detenerse en la puerta por donde salen á tomar los coches, sin que se les permita continuar sino de uno en uno por el encargado de dicha operacion. Debe impedirse semejante práctica, porque es vejatoria para las personas

que tiende á impedir algun abu
público, pero con tal de que no
ningun género de molestia ni ve

Dígolo á US. para su puntual

Dios guarde á US.—FRAN
CADA.

APREMIO a los que hace

Chorrillos, Abri

Habiéndose concedido permi
ticulares para el estudio de line
República, y siendo conveniente
tudios queden terminados cuan
objeto de que se ocupen de la
ellos los ingenieros del Estado,
reconocer su utilidad, á fin de

se concedido permiso para el estudio de lineas ferreas, presenten sus trabajos al Ministerio del ramo, dentro del término que se les hubiese fijado para los expresados estudios, y á los que no se les hubiese señalado plazo, los presentarán igualmente en el término de treinta dias, previniéndose que vencidos dichos plazos, se tendrán por nulas y sin valor ni efecto las referidas concesiones.—Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

CAMBIOS de trazos y estaciones del ferrocarril de Arequipa.

Chorrillos, Abril 23 *de* 1870.

Visto este expediente con el informe y planos presententados, por la comision nombrada con el objeto de examinar los trabajos que se ejecutan en la construccion del ferrocarril de Mejia á Arequipa y fijar los sitios donde deben establecerse las estaciones principales y secundarias; y considerando:

1º Que del prolijo exámen verificado por la comision en las noventa y nueve millas de camino que ha recorrido desde Mejia á Arequipa, las primeras diez y siete millas estan bien enrieladas, así como el resto de las sesenta hasta Mollebaya, en estado de recibir rieles, hallándose todos los

trabajos conformes con las bases y condiciones estipuladas por el contratista en el decreto de 30 de Abril de 1868;

2º Que la diferencia de cambio que ha notado la comision en la via es, desde el punto denominado la Quebradilla, antes de entrar á Huasamayo y siguiendo la márgen derecha del rio Chili, atraviesa los pueblos de Uchumayo, Congata, Tingo Grande, parte de Huasacache y Tingo Chico, pasando por un viaducto hasta terminar en la ciudad de Arequipa;

3º Que es mas preferible esta via, por la naturaleza del terreno donde va á establecerse, seguridad en su ejecucion y suavidad en las pendientes, mientras que la determinada en el primitivo trazo, hecho por los ingenieros Blume y Echegaray, que sirvió de base al contrato, ofrece graves inconvenientes para su construccion, por

cionados pueblos, facilitándoles los medios de exportar sus productos;

5º Que al aceptarse la indicada variacion no se aumenta el presupuesto de la obra, por haber el empresario, de acuerdo con el ingeniero Inspector, preferido la construccion de esa via, en compensacion de la primitiva acordada en el citado contrato de 30 de Abril de 1868, se resuelve: que quedan aprobados los procedimientos de la comision, ya respecto á la variacion de la via que debe tocar en los pueblos mencionados, observándose en su construccion las mismas bases que las designadas para la via general, ya con relacion al *terminus* para la estacion principal de Arequipa, que deberá situarse á espaldas del templo de San Camilo, y las secundarias: la una cerca de la ceja del valle de Tambo en Parada de Tambo, y la otra en el punto mas inmediato á la ceja del valle de Vítor, debiendo la Prefectura de ese departamento, conforme á los decretos de 8 y 22 del mes próximo pasado, facilitar al empresario la adquisicion de los terrenos, que de propiedad particular tenga que atravesar la linea, en cuyo caso el referido contratista abonará el valor de ellas, como se halla expresamente estipulado en la condicion 9ª del contrato, debiendo hacer los desvios de la linea, en los lugares ó sitios por donde haya necesidad de realizarlos, reservándose por ahora el Gobierno señalar el puerto que debe servir de punto de partida, para la estacion del ferrocarril, hasta que la comision que se ha nombrado al efecto, emita su respectivo informe, para resolver en

AEREOCARRIL en las salit

Lima, Abril 12

Visto este expediente presentado
mo y Cª, en que piden permiso par
el sistema Hodgson de trasportar
cuerdas aéreas de Molle á las oficin
de la Noria, de Pisagua á las de Sa
Zapiga, y de Junin á la Carolina
rando:

1º Que varias de esas caletas, á
estar abiertas al tráfico público, se
el contrabando si se consintiese en
blecimiento de dicho sistema:

2º Que sin embargo de haber
señores Montero y hermanos igual

3º Que al no conferir á dichos señores este permiso el Gobierno se reservó el derecho que tiene de cautelar los intereses nacionales, en virtud de la garantia concedida al ferrocarril de Iquique:

4º Porque segun lo ha expuesto el fiscal en su vista de 4 de Febrero último, reproducida en el dictámen que precede, el Gobierno no puede otorgar ampliamente este permiso, hasta que no se dé una ley que ponga á salvo los derechos individuales con el interes del fisco: de conformidad con lo opinado por dicho ministerio: se declara sin lugar la presente solicitud, en cuanto al establecimiento del trasporte aéreo á las caletas mencionadas, pudiendo Candamo y Cª implantarlo entre las oficinas de elaborar el salitre y las estaciones principales de los ferrocarriles de la Noria, Zapiga y Sal de Obispo por su cuenta y riesgo y de manera que ofrezca todas las garantias de seguridad que debe tener toda obra destinada al servicio público, observándose ademas las reglas de derecho sobre uso de lugares públicos y particulares, y colocando los aparatos de manera que no interrumpan el libre tránsito de las personas á pié ó á caballo. Hágase oportunamente al Congreso la respectiva consulta. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Impuesto de la nota que re
testando á la que les dirigió
motivo á la horadacion que se
cer de los boletos de pasaje e
las lineas que corren á su ca
tienen á bien continuar en
apoyados en la práctica de las
ropa, con solo la diferencia de
lante esta operacion á la entra
no á la salida á la plataforma
ba por los empleados de la se
pero la mente del Gobierno,
nota que tuve á bien trascrib
tinga en lo absoluto esta prác
carriles de la propiedad del E
supuesto los dos caminos de q
dicatarios; y por lo tanto espe
UU. el perfecto derecho con
Gobierno, desistiendo de la c
ha tenido á bien dictar las pre
práctica, de consecuencias des
público se servirán ordenar á

El celo que ha acreditado la empresa por satisfacer cualesquiera medida que tienda á mejorar el servicio público, evitando los inconvenientes que se han presentado en oposicion á este objeto, es una seguridad mas para esperar que no habrá necesidad de una tercera órden para el exacto cumplimiento de esta disposicion.

Dios guarde á UU.—ANTONIO RODRIGUEZ RAMIREZ.

TARIFA del ferrocarril de Ancon.

Lima, Abril 29 de 1870.

Habiendo la empresa del ferrocarril de esta ciudad á Chancay presentado la tarifa de pasajes y fletes, con el objeto de poderse entregar al servicio público el mencionado ferrocarril en la seccion comprendida desde esta capital hasta la nueva poblacion de Ancon, y resultando del reconocimiento practicado por el ingeniero Inspector del Gobierno, que la línea se halla bien construida y expedita para el servicio público, así como la tarifa conforme con lo dispuesto en el artículo 12 del decreto de 19 de Agosto de 1867: apruébase con el carácter de provisional la referida tarifa, debiendo en consecuencia la empresa poner á disposicion del servicio público el mencionado ferrocarril.

CONTRATA del ferrocarril de Sal
Trujillo.

Lima, Abril 27 de

Visto este expediente, y consideran
plantificacion de lineas ferreas en la
es uno de los medios mas poderosos p
sarrollo comercial é industrial de lo
que la propuesta que hace D. Juan
con el objeto de establecer un ferro
partiendo del nuevo puerto de Moche
minado Salaverry, termine en la ciud
jillo, contribuirá eficazmente al adelan
cionado puerto y al departamento de
facilitándole á este último la exporta
productos; que la referida propuesta
sa desde que su ejecucion corre de cu
go del empresario, sin gravámen de l
fiscales; de acuerdo con la autorizaci
nada al Gobierno la ley de 8 de No

te privilegio exclusivo por veinticinco años para construir y explotar de su cuenta, costo y riesgo un ferrocarril de locomocion á vapor, que partiendo desde el mencionado puerto de Salaverry termine en la ciudad de Trujillo.

2ª El Gobierno no da subvencion alguna á esta empresa; mas obligándose esta voluntariamente á ofrecer en la ciudad de Trujillo acciones de ciento á quinientos soles en beneficio del público, por el término de treinta dias, contados desde la publicacion del primer aviso, sobre la mitad del capital de la obra, que lo estima en trescientos cuarenta mil soles, podrá la referida empresa hacer la respectiva emision, y reasumir dichas acciones, vencidos los citados treinta dias.

3ª Durante el término del privilegio, nadie podrá construir otra linea ferrea entre los puntos mencionados, ni hacer competencia á la privilegiada, durante los veinticinco años por ningun otro sistema de locomocion, que ruede sobre rieles de hierro ó madera; quedando, sí, obligada la empresa á permitir que se cruce la linea, cuando haya necesidad de hacerlo por otra empresa que lleve otra linea ferrea, en cualquiera direccion que no sea la de Salaverry á Trujillo, corriendo á cargo de la última los gastos del cruzamiento, el servicio y las responsabilidades que puedan sobrevenir por algun incidente ocurrido en el lugar del cruzamiento.

4ª El ancho de la via será de cuatro piés ocho y media pulgadas inglesas, y los rieles y durmientes iguales en peso y extension á los del fer-

necesarios para la linea, sus esta
si necesitase algunos terrenos m
neficiencia ó particulares, el G
su adquisicion por los medios q
leyes del caso y demas disposicio
se han expedido sobre la expr
cuidando la empresa de abonar
indemnizaciones que se deban.

6ª La empresa qudará obliga
costa todos los fundos que el ca
construir en la longitud de la via
ductos y demas obras de arte q
linea.

7ª El trabajo de la linea p
de dos meses, despues de firma
concluirá á los dos años, despu
se principien dichos trabajos.

8ª Si los trabajos de la obra
cipiados á los dos meses de firm
quedará rescindido de hecho el
cesidad de la intervencion judic
concluida á los dos años, paga

necesarias, y no podrá entregarse al tráfico público, sin que otra comision de ingenieros nombrada por el mismo Gobierno, expida el respectivo informe en términos favorables.

10. Es obligacion del Gobierno poner á disposicion de la empresa los sitios donde deben establecerse las estaciones, tanto en el puerto de Salaverry, como en la ciudad de Trujillo, señalando para la primera el espacio de dos manzanas que estén próximas al mar y cerca de la aduana, con arreglo al plano levantado al efecto para el establecimiento de la nueva poblacion en el puerto de Salaverry y para la segunda el sitio ocupado por las murallas, cerca de la portada de Moche, en la cantidad suficiente para el objeto á que se destina.

11. Queda exceptuada la empresa del pago de la contribucion de timbres y de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, rieles durmientes y demas útiles para construir el camino, cuya concesion se limita al tiempo necesario para concluir dicho ferrocarril, y prévia vigilancia del las aduanas del puerto.

12. El precio de pasajes será el de cuatro reales en primera clase y dos reales en segunda, y en cuanto á los fletes de carga regirá la tarifa de Lima al Callao.

13. La empresa queda obligada á poner un coche de primera clase para la autoridad departamental, y á conducir gratis las tropas del ejército y fuerzas de policia que transiten por la via con sus respectivos equipos y menajes, y las ba-

14. Concluido el término
presa continuará explotando
piedad particular por setent
cluidos los cuales, pasará á
cion, en el el mejor estado d

15. Si durante el privilegi
años, quisiese el Gobierno c
ta un ramal sobre la linea e
nuar la linea de Trujillo, ó c
presa particular la ejecucion
da obligado el actual empres
la mitad del precio de tarifa
que sean necesarios para dic

16. Queda igualmente est
Gobierno ó el empresario
con lo estipulado en la cláusu
bierno ó la nueva empresa p
nueva via ferrea provisional,
Salaverry hasta el lugar dond
se los trabajos, para trasporta

material rodante y demas accesorios de ferrocarril.

17. La empresa establecerá una tornamesa en cada una de la estaciones principales y no permitirá, por ningun motivo, se coloque antes de la locomotora carro alguno.

18. El empresario podrá trasferir los derechos que adquiera por el presente decreto, á cualquiera empresa nacional, ó persona de la misma condicion, prévio el consentimiento del Gobierno.

19. Las autoridades políticas prestarán á la empresa la proteccion necesaria para la conservacion del órden entre los trabajadores y para hacer cumplir sus contratas.

20. Los trabajadores y empleados en el ferrocarril quedan exceptuados de todo servicio militar, salvo el caso de guerra exterior.

21. El empresario se obliga voluntariamente á dar una multa de dos mil soles para el caso de que se encarga la cláusula 8ª, otorgándose al efecto la respectiva fianza, la que será cancelada tan luego como la linea sea entregada al servicio público.

Pase al Ministerio de Hacienda para que, prévia la aceptacion del empresario, de las cláusulas de este contrato se extienda la correspondiente escritura.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

Visto el anterior recurso de I
rañaga, solicitando la reconsider
to de 30 de Noviembre último,
claró sin lugar su solicitud, relat
bierno abonase la cantidad de c
cientos cincuenta y siete soles,
ve centavos, provenientes de los
en el estudio del camino ferroca
Pisco; y teniendo en considerac

1º Que el citado decreto se d
cepto de no haber cumplido el r
rañaga con el esencial requisito
gar la respectiva escritura, com
decreto de 28 de Octubre de 18

2º Que por los documentos ú
sentados, con el objeto de conse
consideracion, consta que ante e
Hacienda se otorgó dicha escrit
viembre del citado año 68, por l
zó al recurrente para que de su
diera los referidos estudios y t

y demas útiles que se compraron con ese objeto, los cuales se hallan expresados en las planillas que se acompañan á este expediente: accédese á la reconsideracion pedida: y en consecuencia se dipone: que previa una valorizacion hecha por los ingenieros del Estado, se abone al expresado Larrañaga la suma que resulte como invertida en esos trabajos, con exclusion del valor de los instrumentos y demas útiles que se compraron para practicar dichos estudios.—Rúbrica de S. E.— SECADA.

PROPUESTAS para el ferrocarril de Pacasmayo.

Excmo. Señor.

Rafael Barbe, ante V. E. me presento respetuosamente y expongo:—Que por decreto de 8 de Marzo anterior se ha dignado V. E. disponer que se convoquen postores para la construccion por cuenta del Gobierno de un muelle en Pacasmayo y de un ferrocarril del mismo puerto á Guadalupe; y por resolucion de 29 del mismo mes se ha ampliado la convocatoria, permitiendo que puedan hacerse propuestas para la construccion de las obras dichas por empresa particular.

Antes de que se hiciera la convocatoria tenia hechos algunos estudios preparatorios de esta li-

nea ferrea: y con los datos reunidos pensaba hacer una propuesta para su construccion. Y como la obra está ya decretada, me encuentro en aptitud de hacer la propuesta correspondiente.

Como la convocatoria deja entera amplitud á los proponentes, voy á someter á V. E. dos propuestas. En la primera la obra se hará por cuenta del fisco: y en la segunda por empresa particular; y ambas contienen las condiciones mas ventajosas que, á mi juicio, se pueden ofrecer.

PRIMERA PROPUESTA.

Construccion del muelle y ferrocarril por cuenta del Gobierno, haciendo via recta entre Pacasmayo, San Pedro y Guadalupe.

Las condiciones para la ejecucion de esta obra serán las siguientes:

1ª Se construirán el muelle y el ferrocarril, su-

3ª El Gobierno pagará por el muelle y ferrocarril mencionados la cantidad de 2.500,000 soles. Para este pago quedarán hipotecadas las rentas libres del huano y de las aduanas de la República. La cantidad mencionada se me pagará en cinco porciones de á 500,000 soles.

El primero de estos pagos se hará el dia que principien los trabajos, y los restantes sucesivamente, con el intérvalo de cuatro meses entre uno y otro.

Si por algun evento se suspendiesen los pagos ó no se hiciesen con puntualidad, el contratista tendrá derecho de exigir judicialmente las cantidades debidas, con sus intereses de uno por ciento mensual por todo el tiempo de la demora: y durante el tiempo que trascurra desde que deba hacerse el pago hasta que se haga, no correrá el término fijado para la construccion de la obra.

4ª El Gobierno concederá á la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que sean necesarios para la linea, sus estaciones y oficinas. Si necesitase algunos terrenos municipales, de beneficencia ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes, para los casos de expropiacion forzada, abonando la empresa el valor justipreciado de estos últimos.

5ª Quedan exceptuados de todo derecho fiscal ó municipal, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles indispensables para construir el camino durante el tiempo de la cláusula segunda.

6ª Las autoridades políticas prestarán á la

mar, salvo caso de guerra exter
8ª El empresario ó quien lo r
trasmitir en todo ó en parte por
trato los derechos que resulten d
Esta propuesta á mas de las v
sultan de la pequeña suma en qu
ta la obra, tiene la expecial de
operaciones de crédito en el extra
esto que será preferible á las der
cie, y que merecerá ser tomada e
por el Gobierno, si se decide á a
tema de construccion.

SEGUNDA PROPUEST

Construccion del muelle y ferr
ta del Gobierno, partiendo de I
San Pedro y Guadalupe, y pasan
blos de San José y Chepen, y po
municacion con las haciendas de
que, Caltambo, Chafancillo, Chaf
Cerrillo, Talambo, Tambó, Molir
hallen próximas á esta direccion

TERCERA PROPUESTA.

Construccion del muelle y ferrocarril por empresa particular.

Los estudios preparatorios del muelle de Pacasmayo y ferrocarril de ese puerto á Guadalupe que se han hecho por cuenta mia, tenian por objeto proponer á V. E. la construccion de esas obras por empresa particular. Me hallo por este motivo en aptitud de formular la propuesta correspondiente.

Las bases para la ejecucion de la obra serán las siguientes:

1ª Se construirá el muelle y ferrocarril, sujetándose extrictamente á las prevenciones establecidas en la convocatoria, en cuanto á trabajos de formacion del camino, via, estaciones, material rodante y demas que contiene el aviso mencionado; las cuales son aceptadas por mí, y deben tenerse como reproducidas literalmente en este lugar.

2ª Los trabajos principiarán dentro de los cuatro meses fijados en la convocatoria; y estarán concluidos dentro de dos años despues de principiados, bajo las penas establecidas en la misma convocatoria, y exceptuando las demoras é interrupcion por guerra interior ó por otro caso fortuito.

3ª La linea ferrea entre el puerto de Pacasmayo y Guadalupe se hará dándole la direccion mas conveniente para que aprovechen de los beneficios de ella los valles de San Pedro y Guadalupe.

se el nadie podrá construir ni exp
ferrea entre Pacasmayo y Guadal

5ª El Gobierno concederá á l
rante los veinticinco años citados
siete por ciento sobre el capital
en la obra, el cual se fija en 2.90

Esta garantia se concederá del
que la otorgada al ferrocarril de I
en la resolucion de siete del pres

6ª Terminados los veinticinco
legio, la empresa continuará explo
como propiedad particular suya
cinco años mas, concluidos los c
beneficio del Estado.

7ª El Gobierno concederá á la
tuitamente todos los terrenos d
sean necesarios para la linea, su
oficinas. Si necesitase algunos te
pales, de beneficencia ó de partic
bierno facilitará su adquisicion
que determinan las leyes, para los
propiacion forzada, abonando la

construir el camino durante el tiempo del privilegio.

9ª Las tropas, empleados del Estado que marchen en comision y las balijas de correo se conducirán gratis. Por las cargas del Estado se pagará la mitad del precio fijado en la tarifa.

10. La tarifa de pasajes y fletes se fijará por la empresa, prévia aprobacion del Gobierno, y no podrá sufrir alteracion ninguna sino con la autorizacion del Gobierno.

11. Si el servicio público demandase la construccion de otras vias férreas que crucen la de Pacasmayo ó sus ramificaciones, la empresa no podrá oponerse á que se hagan.

12. Las autoridades políticas prestarán á la empresa la proteccion necesaria para la conservacion del órden entre los trabajadores y hacerles cumplir sus compromisos.

13. Los trabajadores y empleados en el ferrocarril quedarán exceptuados de todo servicio militar, salvo caso de guerra exterior.

La garantía del siete por ciento que solicito, no gravará de ningun modo al Gobierno, porque atendiendo á la feracidad de los valles que va á unir esta linea, es indudable que producirá desde luego el siete por ciento.

En esta propuesta se debe tener presente que el muelle de Pacasmayo no tendrá mas extension que la de quinientos metros, que es la que se considera bastante para el servicio del ferrocarril de empresa particular, y de las haciendas. Siendo la linea férrea y el muelle por cuenta del Gobierno, su condicion es distinta, y puede exi-

se empleará en aumentar la line
sar por las haciendas, como en
puesta.

Por lo expuesto, y habiendo
Caja fiscal los fiadores necesaric
derecho de hacer propuestas, se
certificado que acompaño; y est
mentar esta garantia hasta la
signe el Gobierno, con persona
solvencia;

A V. E. suplico se digne tom
cion las tres que este recurso co
tar la que á juicio de V. E. sea
á los intereses fiscales.

Lima, á 6 de Abril de 1870.

Excmo. Señor.—

RESÚMEN.

La primera puepuesta....
La segunda id.....
La tercera id

Señor Cajero Fiscal:

R. Barbe ante US. con el debido respeto digo: que debiendo presentar propuestas para la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, cuya convocatoria corre inpresa en el periódico oficial, y debiendo abrirse estas el 7 del corriente, presento á US. como fiadores para el acto del remate á los señores que firman el presente recurso junto conmigo, en señal de asentimiento.

Por tanto

A US. suplico se sirva mandar extender la escritura de fianza y que se me dé el certificado respectivo.

Lima, Abril 4 de 1870.—R. Barbe—P. T. Larrañaga—J. Gregorio Garcia.

Caja Fiscal, Abril 4 de 1870.

Acéptanse los fiadores presentados por D. R. Barbe: pase al escribano de Hacienda á fin de que practicadas las diligencias de ley, expida el certificado respectivo.—Garcia y Garcia.

Ante mí y á foja 72 vuelta del registro de Ha-

Excmo. Señor.

Teodoro Cristian ante US. co
peto expongo: que deseando to
convocatoria que el Supremo G
creto de 8 de Marzo próximo pa
pidiendo propuestas para la con
ferrocarril de Pacasmayo á San
y Guadalupe: debiendo los pro
pañar, para la admision de sus
garantia de cien mil soles y su
bases en dicha resolucion indicad

Habiendo cumplido, por mi pa
la garantia que acompaño, elevo
de V. E. la propuesta siguiente:

1ª Me obligo á construir un fe
casmayo á San Pedro de Lloc y
todo conforme á los planos levant
pecificaciones contenidas en el d

dependencias en el término de tres años si no ocurriese detencion alguna por culpa del Gobierno y cuyo plazo comenzará á correr y á contarse treinta dias despues de aquel en que se firme la correspondiente escritura. Queda entendido que dicho plazo debe ser de tiempo útil y expedito, y salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, como revolucion, terremotos, inundaciones y demas reconocidos por derecho.

4ª Me obligo á asegurar y garantizar el uso público y la construccion de la obra, hasta un año despues de concluida y entregada, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á mi costa los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion; pero no los motivados por los mismos casos fortuitos indicados en el anterior artículo.

5ª Me obligo á introducir en la construccion de la linea y sus dependencias todas las alteraciones que, en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de vias, trazos &ª &ª sean indicadas y ordenadas por el ingeniero inspector del Gobierno, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial ni los planos ni el costo total de la obra.

6ª Todos los útiles, herramientas y máquinas que se introduzcan para la obra, serán libres de todo derecho fiscal ó municipal, debiendo yo justificar que se destinan al camino.

7ª Serán igualmente libres de todo derecho fiscal ó municipal, mientras dure la obra, los víveres y demas artículos necesarios para los operarios, trabajadores y empleados.

8ª Dichos empleados, operarios y trabajado-

rio y sus operarios, dependientes
tirán todos sus efectos, siempre q
gan á las leyes del pais, y estén
el Ministro ó el Cónsul peruano,
lugar donde se ajusten, quedando
bierno á interponer su autoridad
respetados y cumplidos.

10. Es igualmente obligacion
promover y sostener los expedi
piacion y allanar todas las dificul
la adquisicion de los terrenos nec
via, estaciones, paradas, desvios
dencias, así como para facilitar e
materiales y útiles que deban atra
des particulares.

11. Es tambien obligacion del
litar lugares para la construccion
viendas y proveedurias para empl
y peones, ocupándolos solamente
la obra.

12. El empresario tiene facult
y conducir de cualquier mananti

máquinas y demas útiles, muelle y todo lo necesario, como se especifica en el decreto supremo, es de tres millones y chocientos mil soles, en bonos á satisfaccion de la casa que los emita por mi cuenta en Europa ó América, que ganen un seis por ciento de interes anual, pagando por semestres vencidos, y que tengan una amortizacion acumulativa de dos por ciento, hecha tambien por semestres, despues de los diez años de la fecha de la emision, segun lo ordena la ley. La amortizacion se hará por sorteo, y á la par, y tanto la redencion de los bonos, como el pago de intereses se verificarán en Lóndres, por los banqueros de la República. Los bonos serán emitidos con la fecha del dia en que se extienda la escritura de adjudicacion, y depositados tres meses despues, en una casa de Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista, debiendo la casa depositaria, llevar una cuenta corriente de intereses, entre el Gobierno y el contratista. La redaccion y forma de los bonos y cupones se hará de acuerdo entre el Supremo Gobierno y el empresario.

El pago del precio total estipulado por la obra se efectuará en la forma siguiente. Para la compra de materiales, como son herramientas, maderas, durmientes, rieles, máquinas y demas útiles y materiales necesarios, para la construccion y equipo del ferrocarril ó del muelle, la casa depositaria entregará al contratista un millon doscientos mil soles, tan luego como reciba el depósito. El resto me será entregado cada tres meses, por el trabajo hecho en el trimestre y que

nar al contratista dos mil soles, por ca
menos de los expresados tres años.

15. Si por cualquier acontecimiento
no Gobierno dejase de pagar do
consecutivas, ocasionando con esta fal
lizacion del trabajo, queda el contratis
do, ó bien para suspender la obra, sin
por ello á su derecho de exigir el cobr
bido, con el interes corriente en la pl
ma y los daños y perjuicios que exper
continuarla, hasta su terminacion, por
y explotar el camino, hasta ser cubi
suma total que se le adeude.

16. En caso de muerte ó enfermed
tratista, sus herederos ó legítimos repre
le sucederán en todos los derechos
nacidos de este contrato.

17. Los desacuerdos que sobre la i
y cumplimiento de este contrato pu
tarse entre el empresario y el Supren
no, se resolverán por los tribunales de

no todos los puntos y pormenores que necesiten arreglarse, conforme á los principios y reglas que rigen en las contratas vigentes.

Tales son, Excmo. Señor, las bases de la propuesta que tengo el honor de someter al Supremo Gobierno, animado del deseo de hacer el bien de este hermoso pais, poniendo á su servicio mis conocimientos profesionales, y mi esperiencia en esta clase de obras.

En tal virtud

A V. E. suplico que teniendo por presentada esta propuesta, se sirva aceptarla si la cree conveniente, seguro de que con ella hará un positivo bien al pais.

Lima, Abril 6 de 1870. —Teodoro Cristian.

Señor Cajero Fiscal.

Teodoro Cristian á US. expongo:

Que en el supremo decreto del mes próximo pasado, por el que se convoca postores para construir un ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe, se ha dispuesto que los proponentes acompañen una garantia de cien mil soles á satisfaccion del Cajero Fiscal. Debiendo presentar yo propuesta para dicha obra ofrezco á US. como fiadores á las personas notoriamente abonadas que suscriben conmigo esta solicitud; esperando por lo mismo que se dignará aceptar-

Lima, Abril 6 de 1870.—Teodor
Pablo Vivero, Manuel Amunátegi

Caja Fiscal, Abril 7 de 1870.

Pase al escribano de Hacienda á
legalice las tres firmas de los fiadore
dos en ese recurso por D. Teodoro C
Garcia y Gar

Doy fe: que habiendo puesto de m
firma de la vuelta al señor D. Pablo
quien conozco, me ha expuesto que e
que acostumbra, en comprobante de l
cribe la presente legalizacion en Lima
Abril de mil ochocientos setenta.
Pablo de Vivero—Claudio Josi
Escribano Público

Doy fe: que el señor D. Manuel Amunátegui á quien conozco, me ha expuesto; que la firma de la vuelta, es suya y la que acostrumbra, en comprobante de lo cual suscribe la presente. Lima, siete de Abril de mil ochocientos setenta.

MANUEL AMUNÁTEGUI—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público.

Poder especial.

Los señores Miguel O'Donovan y Cª de este comercio, á favor de D. Ricardo O'Donovan.

En la ciudad de Trujillo del Perú, á los quince dias dél mes de Marzo de mil ochocientos setenta años: ante mí el escribano público y de hipotecas, y de los testigos que al fin se expresarán, parecieron por minuta los señores Miguel O'Donovan y Cª, de este comercio, casados y mayores de edad, inteligentes en el idioma castellano y en ejercicio de sus derechos civiles, á quienes conozco, de que doy fe, como de haberlos instruido préviamente en los artículos setecientos treinta y cinco al treinta y ocho del Código de Enjuiciamiento Civil; y siendo las tres de la tarde, me presentaron la referida minuta para que se eleve á instrumento público, la que señalada con el número sesenta y nueve, y cosida al cuaderno de comprobantes, su tenor es como sigue.

---

gamos á D. Ricardo O'Donovan,
Lima, para los efectos que se expr
nuacion.

Por escritura pública de doce de
mo pasado, celebramos con el seño
Hartley, un contrato de compañia
con el Supremo Gobierno, estudios
dos lineas ferreas á vapor y su con
como empresa sobre construccion
alumbrado por gas &ª, Las propue
hacerse al Supremo Gobierno, de co
nombrando el socio que estubiese a
capital, un apoderado suficientemei
que le represente, y no pudiendo
ahora constituirnos en Lima, autori
cialmente al expresado señor Ricar
van, para representar nuestras per
chos y acciones en el contrato menc
do por consiguiente por bien hecho
re en uso de este poder, siempre
conformidad con nuestras instrucci

ningun caso pueda faltarnos un representante en este asunto, le conferimos la facultad de sustituir este poder una ó muchas veces, segun fuese necesario, revocando unas sustituciones para hacer otras nuevas si lo creyere conveniente, entendiéndose que los sustitutos quedarán igualmente obligados á sujetarse á las instrucciones escritas que háyamos trasmitido á nuestro apoderado principal. Usted se servirá agregar las demas cláusulas de estilo, que den la fuerza legal á esta escritura.

Trujillo Febrero veintiseis de mil ochocientos setenta.

MIGUEL O'DONOVAN Y COMPAÑIA.

Y habiéndose formalizado el instrumento, instruí á los señores otorgantes de su objeto por la lectura que de todo él les hice, á presencia de los testigos que al final se expresarán, despues de lo cual se ratificaron en su contenido, de que doy fe, diciendo: que se tuviese por firme y válido el actual poder con arreglo á los términos de de la minuta preinserta. Para cuyo cumplimiento, obligaron sus bienes presentes y futuros, renunciaron cualesquiera leyes que pudieran favorecerles y dieron por expresada toda otra cláusula que sirviese para asegurar mejor el presente. Así lo dijeron y firmaron, siendo testigos D. Matias Sanchez, D. Nicanor Pizarro y D. Santiago Magan, todos de esta vecindad, mayores de edad, á los que igualmente conozco, de que doy fe, como de haberse impuesto de este instrumento.

MIGUEL O'DONOVAN Y COMPAÑIA—MATIAS

den certifican:

Que D. Mateo Ortega, por quien y firmado el poder que en testimon es efectivamente escribano público cas de esta provincia, como se titul dándole por lo mismo entera fe y cr dos los asuntos en que interviene p su empleo. Y para los efectos lega mento verbal de la parte interesada, la presente comprobacion, en esta Trujillo del Perú, á los quince dias Marzo de mil ochocientos setenta.

Francisco Aguilar, Juez de P Ugarte y Aguirre, Juez de Paz 1º

Señor Cajero Fiscal:

Ricardo O'Donovan en representac señores Miguel O'Donovan y Cª., del c Trujillo, digo: Que

Bianchi hermanos y C.ª y Estienne Marguet y C.ª cada uno por la suma de cincuenta mil soles, los cuales en señal de avenimiento, firman conmigo el presente recurso.

Y para el efecto:

A US. suplico me admita la fianza, y me expida el certificado que corresponde, para acompañarlo á mi propuesta.

Lima, y Abril de 1873.—ESTIENE MARGUET Y C.ª—BIANCHI HERMANOS Y C.ª—Por p. de Miguel O'Donovan y C.ª, RICARDO O'DONOVAN.

Caja Fiscal, Abril 6 de 1870.

Pase al escribano de Hacienda para que legalice las firmas anteriores.—GARCIA Y GARCIA.

Doy fe: que habiendo puesto de manifiesto la firma de la vuelta á los señores Bianchi hermanos y C.ª, á quienes conozco, me han expuesto: que es la suya y la que acostumbran, en comprobante de lo cual suscriben la presente.

Lima, siete de Abril de mil ochocientos setenta.

BIANCHI HERMANOS Y C.ª—CLAUDIO J. SUAREZ, Escribano Público.

Doy fe: que habiendo puesto de manifiesto la firma de la vuelta á los señores Estienne Marguet y C.ª, á los que conozco, me han expuesto que la firma de la vuelta es suya y la que acostumbran, en comprobante de lo cual suscriben la presente.

Lima, siete de Abril de mil ochocientos setenta.

ESTIENNE MARGUET Y C.ª—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público.

Caja Fiscal, Abril 7 de 1870.

Apruébanse los fiadores presentados por los señores D. Miguel O'Donovan y C.ª para el remate del ferrocarril de Pacasmayo. Devuélvase á los interesados para el uso que les convenga.

dicha linea hasta Cajamarca: y con sujecion á las bases y condiciones publicadas en el diario oficial; hacemos á V. E., despues de haber prestado la respectiva garantia, cuyo certificado acompañamos, la siguiente propuesta.

1º Mis representados aceptan íntegramente las bases y condiciones insertas en dicho supremo decreto de 8 de Marzo del presente año.

2º Proponen mis representados ejecutar la obra, en el perentorio término de dos años, contados desde la fecha de la celebracion del contrato en escritura pública, y dar principio á los trabajos, dos meses depues de firmado dicho contrato.

3º Mis representados ejecutarán la obra por el precio de tres millones de soles (3.000,000 s.) pagaderos por el Estado en bonos de ferrocarriles, iguales á los que se expidan para los caminos de la Oroya y Puno, contratados con D. Enrique Meiggs.

4º Estos tres millones de bonos gozarán, en cuanto á su firma y emision, del mismo beneficio concedido al señor Meiggs: esto es, serán entregados en libras esterlinas equivalentes al cambio en soles peruanos á la par, siendo de cuenta de mis representados las comisiones y gastos de firma y emision.

5º El Supremo Gobierno verificará el pago de dichos tres millones en la forma siguiente:

1º A los quince dias de firmado el contrato, entregará á mis representados, la cantidad de quinientos mil soles (500,000 S.) en certificados de la Caja Fiscal de Lima, convertibles en

bonos de este camino á los cuatro meses fijos de la fecha en que los certificados se expidan; por cuya cantidad los señores Miguel O'Donovan y C.ª darán cinco fiadores de notorio abono.

2º El Supremo Gobierno entregará á mis representados, á cuenta del precio de la obra, un libramiento; para ser cubierto en bonos, que correspondan á la cantidad de cincuenta mil soles (50,000 S.) por cada milla de terraplen, comprobada con el certificado de estar hecha, expedido por la persona ó autoridad que el Gobierno constituya con este objeto.

3º El Supremo Gobierno dispondrá que á mis representados se les abone en Europa y en bonos los valores de las facturas correspondientes á los útiles, rieles, máquinas y demas enseres del camino y muelle, siendo estas facturas certificadas por el inspector, de los materiales destinados á dicho ferrocarril y muelle.

por estar convencidos de que esta propuesta será, así lo esperan, la mas ventajosa al Estado, á V. E. suplican se sirva admitirla y preferirla en el concurso de proponentes para dichas obras.

Lima, Abril 7 de 1870.—RICARDO O'DONONOVAN.

Excmo. Señor.

José Antonio Garcia y Garcia, director gerente de la compañia del ferrocarril de Eten, en representacion de esta, expongo á V. E.: Que habiendo solicitado el Supremo Gobierno, segun aparece del decreto inserto en el diario oficial que acompaño, propuestas para la construccion por cuenta del Estado de un ferrocarril á vapor que partiendo de Pacasmayo se dirija á San Pedro de Lloc y Guadalupe, y de un muelle en el indicado puerto de Pacasmayo, todo con arreglo á las condiciones establecidas en el mencionado decreto, y en virtud de las autorizaciones conferidas al Poder Ejecutivo por las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 15 de Enero de 1869, la compañia que represento propone á V. E. llevar á cabo dichas obras sobre las siguientes bases:

1ª La compañia del ferrocarril de Eten, ó quien legalmente la represente en sus derechos y acciones, se obliga á construir un camino de hierro á vapor que ponga en comunicacion el puerto de Pacasmayo con San Pedro de Lloc y Guadalupe, y un muelle en el puerto de Pacas-

tes y de un modo explícito y que
en el contrato como cláusulas ese

2ª La direccion de la via y sus
nerales desde Pacasmayo hasta
Lloc y de este lugar á Guadalup
ran arreglados al plano y trazo he
geniero D. Ernesto Malinowski pa
to de Pacasmayo con la Viña,
seccion del ferrocarril trasandino
biendo sacarse copia auténtica e
la parte del plano y perfil indicad
diente al proyecto que media entre
el décimoquinto kilómetro, de dor
camino hácia Guadalupe atravesar
dalena, y depositarse sellado un ej
Ministerio de Obras Públicas y
otro á la compañia.

3ª El muelle será de la clase co
glaterra por patente Mitchell, esto
nas de hierro entornilladas al fond
siones y especificaciones generales
terminadas en el decreto de convoc

tura pública el contrato, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor ó que el Gobierno dejase de cumplir en las épocas convenidas los compromisos que contrae. Si por la naturaleza especial del puerto de Pacasmayo sufriese retardos no previstos la colocacion del muelle, la compañia tendrá derecho á una próroga de seis meses en cuanto á esa parte de la obra.

5ª Los materiales serán inspeccionados por los agentes que el Gobierno designe en los mercados en que se compren, cesando toda responsabilidad de parte de la compañia en cuanto á la calidad de ellos con la presentacion de los certificados de dichos agentes ó inspectores que acrediten ser de la clase, proporcion y número pactados.

6ª Los trabajos de construccion de la via y colocacion del muelle se ejecutarán bajo la inspeccion del ingeniero ó ingenieros que comisione al efecto el Supremo Gobierno.

7ª La compañia garantiza el uso público de las obras que construya hasta un año despues de entregadas al Gobierno, siendo de su obligacion reparar á su costa los daños que procedan de mala ejecucion ó defecto de construccion, mas no los que sobrevengan de causas ó casos fortuitos ó de fuerza mayor.

8ª Las alteraciones que el Gobierno quiera introducir en la forma, estension y condiciones del muelle ó bien en la direccion y clase de la via ferrea, de los puentes, estaciones ó en cualquiera de las obras especificadas en el decreto de convocatoria, que alteren el costo de los tra-

novaciones que se compensen
que dejen de ejecutarse.

9ª No pagarán derechos
ningun otro impuesto fiscal ó
les, máquinas y herramientas
compañia destinados á las obra
tar. Tampoco pagará esta nin
por las escrituras que otorgue
trato, ni por las pastas que ex
equivalente á los materiales q
prar en el extrangero, bien en
obligada á justificar previame
Tampoco pagarán derechos fis
les los víveres que introduzcan
cion de los operacios.

10 Estarán exentos de todo
de todo cargo consegil los em
de la empresa, mientras no s
Gobierno la linea y el muelle.

11. El Gobierno allanará la
pudiesen intentar los dueños d
ba ocupar la empresa, la cual

vámen de ningun género los terrenos de propiedad nacional que necesite para la via, estaciones, depósitos &ª, y podrá tomar y conducir agua de cualquier manantial, rio, fuente, &ª, al lugar que la necesite para los trabajos, para el uso de los operarios ó de las máquinas, locomotoras &ª

13. El Gobierno abonará á la empresa en pago absoluto y completo del muelle y de la via ferrea con todas sus dependencias y material pactados, la suma de 2.000.000 de soles en la forma que elija entre las bases siguientes:

(A) Veinticinco mensualidades de 40,000 soles cada una, abonables por la aduana del Callao, verificándose el pago de la primera el dia en que se firme la escritura de contrato; y 230,000 libras esterlinas, valor nominal en bonos anglo-peruanos de 1865, que debe devolver al Gobierno la compañia del ferrocarril de Lima á Huacho. La entrega de los bonos se hará en esta forma: una tercera parte al firmarse la escritura de contrato, una tercera parte al presentarse al Gobierno el certificado del ingeniero inspector de estar concluidas y expeditas diez millas de la linea, y una tercera parte al acreditar haber sido entregados al comisionado nacional el muelle y la linea ferrea. Las amortizaciones que desde esta fecha recaigan en los bonos por doscientas treinta mil libras que se dan en pago á la compañia, serán en provecho de esta.

(B) Veinticinco mensualidades de ochenta mil soles cada una en libramientos aceptados en su totalidad por los contratistas del huano, vencien-

do la primera mensualidad 30 dias despues de extendida la escritura.

(c) Un libramiento por 2.000,000 de soles á cargo de la aduana del Callao, aceptado por esta y pagadero con el 25 por ciento de los derechos de importacion en cada mes hasta cubrir la totalidad del giro.

(d) Un libramiento por dos millones de soles á cargo de los agentes financieros del Perú en Lóndres, pagaderos por cuartas partes cada seis meses y emitiendo el Gobierno para reembolsar á dichos agentes bonos nacionales á virtud de la autorizacion ligislativa de 15 de Enero de 1869.

14. Aceptada cualquiera de las cuatro bases de pago anteriores, garantizarán los anticipos que haga el Gobierno los señores Cottes y Althaus, Cárlos G. Candamo, Delgado hermanos é hijos, José Canevaro é hijos, Ruden y C.ª, Enrique

A V. E. someto mi propuesta esperando sea atendida en justicia.

Lima, de Abril de 1870.

Excmo. Señor.

Por la compañia del ferrocarril de Eten.

El Director Gerente.

José Antonio Garcia y Garcia.

Señor Cajero Fiscal:

Pedro Denegri y Felipe Barreda y Osma, de esta vecindad y comercio, decimos á US. que debiendo D. José Antonio Garcia y Garcia, director gerente de la compañia, del ferrocarril de Eten presentar al Gobierno una propuesta á nombre de dicha compañia para la construccion de un ferrocarril por cuenta del Estado entre Pacasmayo y Guadalupe, otorgamos en favor de dicho señor Garcia y Garcia la fianza de cien mil soles, requerida en la última parte del decreto de convocatoria fecha 8 de Marzo último.

En esta virtud:

A US. suplicamos que considerándonos obligados en los términos y para los fines detallados en el mencionado decreto, se sirva declarar expedita la fianza ofrecida por D. José Antonio Garcia y Garcia,

Lima, 2 de Abril de 1870.

Pedro Denegri—F. Barreda y Osma.

Lima, 4 de Abril de 1870.

PEDRO DENEGRI — F. BARREL
CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribai
Hacienda.

Caja Fiscal, Abril 4

Acéptanse los dos fiadores prese
José Antonio Garcia y Garcia po
cincuenta mil soles cada uno y c
encuentran legalizadas por el escri
cienda; devuélvase al interesado
que le convenga.

GARCIA Y G.

Excmo. Señor.

Gregorio P... C...

hacer á V. E. las siguientes propuestas para la construccion de un ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro y de este punto á Guadalupe, así como para la de un muelle en aquel puerto.

Propuesta para el ferrocarril.

Art. 1º Me comprometo á construir el mencionado ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro y Guadalupe, de conformidad con las bases y especificaciones contenidas en el supremo decreto de 8 de Marzo de 1870, publicadas en el periódico oficial.

Art. 2º Todos los trabajos de la linea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombre para ese objeto.

Art. 3º Construiré completamente la linea y sus dependencias en el término de diez y ocho meses, contados desde el dia en que se me entregue el primer dividendo. El plazo debe ser de tiempo útil y expedito, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor.

Art. 4º Me obligo á asegurar y garantizar el uso público y la construcion de la obra, hasta un año despues de concluida y entregada, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á mi costa, los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion; pero no los motivados por el uso natural de la via ó por los casos fortuitos.

Art. 5º Todos los útiles, herramientas, máquinas &ª que se introduzcan para la obra serán libres de todo derecho fiscal, municipal ó de muellaje.

Art. 6º Los empleados y trabajadores de la empresa estarán, durante la obra y hasta que esta sea entregada, libres y exentos de reclutamientos, de alistamiento militar y de todo servicio cívico y concejil.

Art. 7º El Gobierno concede gratuitamente á la empresa los terrenos de propiedad nacional ó municipal que sean necesarios para la obra, sus estaciones ó dependencias. Los de propiedad privada serán pagados por la empresa, prévia la expropiacion por causa de utilidad pública, de la manera acordada al ferrocarril de la Oroya.

Art. 8º El precio total de la construccion de la obra; esto es, la via, estaciones y dependencias, carros, máquinas y demas útiles, es el de un millon cien mil soles en efectivo. Si el Gobierno prefiere pagar en bonos, abonará la cantidad de un millon trescientos setenta y cinco mil soles,

estipularse que el empresario se compromete á pagar una multa de cinco mil soles por cada mes que exceda del plazo señalado, comprometiéndose por su parte el Gobierno á abonar á la empresa igual cantidad por cada mes que se anticipe.

Art. 10. Para el cumplimiento de este contrato, la empresa otorgará todas las fianzas y garantías que el Gobierno crea conveniente exigirle.

Art. 11. Si por cualquier acontecimiento, el Gobierno dejase de pagar tres mesadas consecutivas ó alternadas, pudiendo ocasionar con esta falta la paralizacion del trabajo, queda facultado el empresario, bien para suspender los trabajos, sin renunciar por ello al derecho de exigir el cobro de lo debido con el interes corriente en la plaza de Lima, ó bien para continuar la obra hasta su terminacion, con los capitales que pueda proporcionarse, y explotarla en seguida por su cuenta. Si por su parte la empresa suspendiese los trabajos por tres meses, el Gobierno queda autorizado por ese solo hecho para declarar por sí fenecido el contrato y exigir del contratista indemnizacion de daños y perjuicios.

Art. 12. Los desacuerdos que sobre la inteligencia y aplicacion del contrato, puedan sucitarse entre el Supremo Gobierno y la empresa, se resolverán por los tribunales de la República.

Art. 13. Se agregará las demas cláusulas generales y comunes á este género de contratos.

Lima, Abril 7 de 1870.

Excmo. Señor.

Gregorio Perez y C.ª

Propuesta para el muelle.

Se consideran insertos en esta propuesta los siguientes artículos de la anterior 1º, 2º, 3º, 5º 6º, 8º, 9º, 10º y 11º.

El precio será el de ochocientos mil soles, bajo las mismas condiciones del art. 8º

V. E. puede aceptar ambas propuestas ó una sola de ellas, siempre que juntas ó aisladamente sean, como lo espero, las mas económicas y favorables al fisco.

Excmo. Señor:

Lima, Abril 7 de 1870.

GREGORIO PEREZ Y Cª

Señor Cajero Fiscal.

Gregorio Perez y Cª, del comercio del Callao, á US. expongo: Que teniendo el ánimo de pre-

[redacted]

Caja Fiscal, Abril 5 de 1870.

Pase al Escribano de Hacienda para que legalice las firmas del recurso de la vuelta.

GARCIA Y GARCIA.

Doy fe: que habiendo puesto de manifiesto la firma de la vuelta al señor D. Toribio Montero, á quien conozco, me ha expuesto que es suya y la que acostumbra, en comprobante de lo cual suscribe la presente, en Lima, á cinco de Abril de 1870.

TORIBIO MONTERO.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público.

Doy fe: que el señor D. Manuel Arguelles á quien conozco, me ha expuesto que la firma de la vuelta es suya y la que acostumbra, en comprobante de lo cual suscribe la presente.—Lima, cinco de Abril de 1870.

MANUEL ARGUELLES.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano público.

Caja Fiscal, Abril 6 de 1870.

Acéptanse los dos fiadores presentados por los señores D. Gregorio Perez y C.ª y al efecto de-

vuélvase este recurso á los interesados para los usos que les convenga.

GARCIA Y GARCIA.

Señor Cajero Fiscal:

Juan Dockendorff de esta plaza, ante US. conforme á derecho me presento y digo: que el Supremo Gobierno por decreto de 8 de Marzo próximo pasado, ha mandado que se construya por cuenta del Estado un ferrocarril del puerto de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe y que se reciban propuestas cerradas, en el Ministerio del ramo para la construccion de dicha obra con sujecion á las bases publicadas en el periódico oficial "El Peruano," acompañando

[redacted]

escritura, firmando los garantes conmigo en señal de su allanamiento: justicia, etc.

Lima, Abril 5 de 1870.

JUAN DOCKENDORFF.—ABRAHAM WENDELL.—IGNACIO ABADIA.

Caja Fiscal, Abril 4 de 1870.

Pase al Escribano de Hacienda para que legalice las firmas de los que suscriben el recurso de la presente.

GARCIA Y GARCIA.

Doy fe: que el Dr. D. Ignacio Abadia á quien conozco, me ha expuesto: que la firma de la vuelta es suya y la que acostumbra; en comprobante de lo cual suscribe la presente por ante mí en Lima á seis de Abril de mil ochocientos setenta.

IGNACIO ABADIA.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público.

Doy fe: que el Dr. D. Abraham Wendell á quien conozco: que la firma de la vuelta es suya y la que acostumbra, en cuyo comprobante suscribe la presente. Lima, seis de Abril de mil ochocientos setenta.

ABRAHAM WENDELL.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público.

Caja Fiscal, Abril 7 de 1870.

Apruébanse los fiadores presentados por D. Juan Dockendorff para el remate del camino de fierro de Pacasmayo. Devuélvase al interesado para los usos que le convenga.

GARCIA Y GARCIA.

---

cion del Cajero Fiscal, exigida por el Gobierno, hago la propuesta siguiente.

1º Construiré la obra referida por cuenta del Gobierno, exactamente en conformidad con las especificaciones y prevenciones detalladas en el aviso publicado en el periódico oficial "El Peruano," copia del cual acompaño en debida forma y pido que se le considere como parte esencial de esta mi propuesta, debiendo insertar sus cláusulas conducentes en la escritura de contrato que se extenderá en el caso de merecer mi propuesta la aceptacion del Supremo Gobierno.

2º El Gobierno concederá gratuitamente á la empresa todos los terrenos del Estado que fuesen necesarios para la obra, y hará las expropiaciones forzosas, precisas para la adquisicion de los demas que se necesiten.

3º Se me permitirá internar libres de toda clase de gravámen fiscal ó municipal todos los materiales y demas objetos destinados para el uso y contruccion de la obra.

4º Igualmente se me permitirá hacer los desembarques y demas servicios del puerto con mis propios peones.

5º Asimismo se me permitirá introducir del extranjero operarios para la obra, y el Gobierno interpondrá su autoridad para hacerles cumplir las condiciones de sus contratos, siempre que estos sean conformes á las leyes del pais, y legalizados por el Cónsul ó Agente Diplómatico del Perú residente en el lugar donde fuesen celebrados.

6º Quedan exentos del servicio militar los

empleados de la obra, excepto en el caso de guerra nacional.

7º Me comprometo á principiar la obra á los quince dias de firmado este contrato, y á terminar la del ferrocarril con sus estaciones etc., toda lista para entregarse al tráfico público, á los diez y ocho meses y la del muelle con sus dependencias á los dos años, contados ambos plazos desde la fecha en que se firme el contrato, siempre que no ocurra detencion alguna por culpa del Gobierno.

8º Me comprometo á pagar la multa de diez mil soles mensuales por todo el tiempo que excediese de los términos estipulados en el artículo anterior, debiendo el Gobierno abonarme igual cantidad por el tiempo que faltare para el cumplimiento de esos plazos á la conclusion de las respectivas obras. Queda á la opcion del Gobierno aceptar ó no esta cláusula.

9º Garantizaré la estabilidad del camino por

terlinas cada una, giradas á cargo de los consignatarios del huano y pagaderas respectivamente á tres, cuatro, cinco, seis, siete, y ocho meses vista, las cuales serán invertidas precisamente en la compra de materiales y útiles para la obra, debiendo dicho banco ó casa comercial pagar sin demora alguna las facturas que le fuesen presentadas por mí ó por mis representantes, debidamente visadas por el agente fiscal ó consular del Perú residente en el lugar de la compra.

El resto del importe de la obra me será entregado en mesadas proporcionadas al importe proporcional de los trabajos hechos y de los materiales y útiles para la obra que hubiese yo comprado con mis propios fondos, en vista de los certificados que al efecto debe expedirme mensualmente el ingeniero inspector, pudiendo el Gobierno retener, como garantia para el fiel cumplimiento del contrato, diez por ciento del valor de cada certificado hasta un año despues de concluida la obra, durante cuyo período dichas cantidades así retenidas, ganarán el seis por ciento anual de interes, cuyos intereses me serán entregados junto con las sumas detenidas al cumplimiento del año referido.

11. Se exceptúan para todas las condiciones de este contrato los casos fortuitos y de fuerza mayor.

12. Si al concluir la obra quedasen algunos materiales que el Gobierno pudiera necesitar para el servicio de ella, queda este obligado á comprármelos á su justo valor.

13. Renuncio desde ahora toda clase de intervencion diplomática, sea por legaciones ó sea por

comisiones mixtas, obligándome formalmente á sujetarme en todo á las leyes y tribunales del país en toda cuestion que pudiera suscitarse, como si fuera peruano de nacimiento.

Tal es la propuesta que tengo el honor de someter á la consideracion de V. E., y en vista de las ventajas que ofrece, espero que será favorablemente acogida por V. E.

Lima, Abril 7 de 1870.

Excmo. Señor:
JUAN DOCKENDORFF.

Lima, Abril 7 de 1870.

Señor Cajero Fiscal don J. Maria Garcia y Garcia.

[redacted]

su allanamiento, firman con nosotros la presente.
Dios guarde á US.
ALEJANDRO PRENTICE Y Cª—M. G. CHAVEZY Cª —NICOLAS RODRIGO.

Caja Fiscal, Abril 5 de 1870.

Al Escribano de Hacienda para que legalice las firmas.—GARCIA Y GARCIA.

Doy fe: que habiendo puesto de manifiesto la firma de la vuelta á los señores M. G. Chavez y Compañia, me expusieron que es suya y la que acostumbran; en comprobante de lo cual suscriben la presente legalizacion.
Lima, cinco de Abril de mil ochocientos setenta.
M. G. CHAVEZ Y Cª—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público.

Doy fe; que habiendo manifestado la firma de la vuelta al señor D. Nicolas Rodrigo, me ha expuesto que es suya y la que acostumbra; en cuyo comprobante suscribe la presente.
Lima, cinco de Abril de mil ochocientos setenta.
NICOLAS RODRIGO.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ. Escribano Público.

Caja Fiscal, Abril 6 de 1870.

Siendo de notoria responsabilidad los dos fiadores presentados por don Alejandro Prentice y C.ª, acéptanse y devuélvase este recurso al interesado para los usos que le convengan.

GARCIA Y GARCIA.

Excmo. Señor.

Alejandro Prentice y C.ª ante V. E. respetuosamente decimos: Que estando dispuesto por resolucion suprema de 8 del pasado que se exhiban propuestas para la construccion por cuenta del Estado de un ferrocarril entre Pacasmayo y San Pedro de Lloc y Guadalupe, y un muelle en aquel puerto, proponemos á V. E. llevar á cabo las indicadas obras bajo las condiciones siguientes:

[redacted]

correderas longitudinales y trasversales, y diagonales procedentes desde el fondo, todo asegurado del modo mas sólido, como se indica en los planos que oportunamente se presentarán. Ademas de lo que queda especificado, se agregará sobre la cabeza del muelle un faro con aparato dióptico. Las boyas serán de las clases siguientes: 5 para buques ó vapores de 1,000 á 1,500 toneladas, y 10 para buques ó vapores de 400 á 1000 toneladas.

2º Nos obligamos á practicar todas las obras comprendidas en esta propuesta, de los mejores materiales, y bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Supremo Gobierno tenga á bien comisionar para el efecto.

3º Todas las obras comprendidas en esta propuesta estarán enteramente concluidas en el término de tres años contados desde la fecha en que se principien. Sin embargo podrá abrirse al tráfico el ferrocarril y la mayor parte del muelle en el término de dos años contados desde la misma fecha. Pero si en el término de tres años no estuviese concluido el muelle, pagarán los empresarios una multa de dos mil soles mensuales por el tiempo de demora, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor. Del mismo modo abonará el Gobierno á los empresarios dos mil soles mensuales por cada mes que se adelantase.

Es entendido que la fianza de cien mil soles que han otorgado los que suscriben, se considerará únicamente como garantia de que el presente contrato se llevará á debido efecto, puesto

que en el caso de demora en la ejecucion de la obra por mas tiempo que el prefijado, los empresarios serán multados del modo que se ha indicado.

4º El Supremo Gobierno abonará por todas las obras comprendidas en esta propuesta la cantidad de dos millones noventa y dos mil soles en el órden y forma siguientes: El Supremo Gobierno pondrá en uno de los bancos de esta capital ó en poder de uno de los consignatarios del huano en Lima, ó en Francia, Inglaterra ó Estados Unidos, y en calidad de depósito, la suma de un millon doscientos cincuenta mil soles que se invertirán precisamente en la compra de materiales, herramientas y útiles necesarios, cuya compra se hará bajo nuestra órden é inspeccion, ó del apoderado que nombremos, siendo de cargo del depositario abonar en el acto y sin dilacion alguna, el valor de las facturas que se le presenten y que deben ser certificadas ó legalizadas [redacted]

quienes se encargue la inspeccion de la obra. Cuando esta esté enteramente concluida, se nos pagará el saldo que resultase á nuestro favor.

5º En el caso de que el Supremo Gobierno dejare de pagar tres mesadas consecutivas, quedan facultados los empresarios para suspender los trabajos, sin renunciar por ello al derecho de exigir el cobro de lo debido como el interes corriente en la plaza de Lima, y los daños y perjuicios que se les ocasionen, ó bien para continuar la obra hasta su conclusion con los capitales que puedan proporcionarse, y explotarla en seguida por su cuenta hasta hacerse pago de lo que se les adeudase, de los intereses que hayan pagado y de los perjuicios que hubiesen sufrido, hipotecándoseles para este efecto, y desde ahora para entonces, todos los materiales que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes á la empresa y que hayan sido comprados con el dinero del Estado, comprendiéndose ademas en esta hipoteca especial la parte de obra ya hecha hasta el momento de la suspension del pago.

6º Nos obligamos á asegurar y garantizar al uso público la solidez y exactitud de la obra, hasta seis meses despues de concluida y entregada, siendo responsables durante ese tiempo á reparar á nuestro costo los daños procedentes de vicio ó mala ejecucion: pero no los que provengan de otras causas.

7º Todos los útiles, herramientas, maquinarias etc., que se introduzcan para la obra, serán libres de todo impuesto fiscal, municipal ó de cualquiera otra especie, debiendo justificarse

que se dedican para la via. Tambien quedará exenta la empresa de toda contribucion ó impuesto municipal.

8º Los operarios, trabajadores y en general todos los empleados de la obra estarán durante ella exceptuados de todo alistamiento militar ó servicio concejil.

9º Los contratos que D. Alejandro Prentice y Cª celebren con operarios, peones, dependientes, etc., surtirán todos sus efectos, en cuanto no se opongan á las leyes del pais, debiendo los que se celebren con extranjeros en el extranjero, estar certificados por el Ministro ó Cónsul peruanos, residentes en el lugar donde se ajusten, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos.

10. El Gobierno se obliga á allanar las dificultades que ofreciere la adquisicion, por expropiacion forzosa, de los terrenos de los particulares,

[redacted]

blica conforme á las leyes, sin que pueda en ningun caso apelarse á otros recursos.

Por tanto:

A V. E. suplicamos: que teniendo por presentada esta propuesta, se digne acogerla si así lo estima conveniente.

Lima, Abril 6 de 1867.

Excmo. Señor.

ALEJANDRO PRENTICE Y Cª

Segunda propuesta.

Los que suscriben proponen á V. E. otro medio de ejecutar la obra del ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro y Guadalupe, y la del muelle de Pacasmayo, y es de construir por cuenta del Estado, como en la propuesta que antecede, la obra del muelle, y la del ferrocarril por empresa particular, á saber:

1º El muelle se construirá bajo las bases y condiciones detalladas en los arts. 1º 2º y 3º de la propuesta anterior.

2º El Supremo Gobierno pagará por esta obra en la misma forma indicada en la propuesta anterior, y con las demas condiciones que se expresan en los arts. 4º y 5º de dicha propuesta, un millon cien mil soles para la compra de los materiales, tres mil quinientos soles por cada diez

decir, que si los rendimien
despues de pagados los gast
bastasen para cubrir el mo
Supremo Gobierno suplirá el

4º Para la formacion de c
derá el Supremo Gobierno u
ses, contados de la fecha de l
propuesta.

5º Estando suscritas tres
capital, se considerará formad
dará principio á la obra, obse
su ejecucion y duracion, las
propuesta anterior.

6º Si vencidos los seis mese
mado la empresa entónces la
nula, y pagaremos una multa
ó sea una quinta parte de la fi
otorgada para la propuesta a
las restantes cuatro quintas pa
mil soles, para garantizar que
se llevará á debido efecto

terior, el Supremo Gobierno cederá á la empresa gratis los terrenos que necesitase de propiedad de la Nacion.

Por tanto:

A V. E. suplicamos: que teniendo por presentada esta propuesta, se digne acogerla si así lo estima conveniente.

Lima, Abril 6 de 1870.

Excmo. Señor:

ALEJADRO PRENTICE Y Cª

APERTURA del ferrocarril de Arequipa.

Lima, Mayo 3 de 1870.

Apruébase la órden expedida en Marzo último por el Prefecto de Arequipa contra la caja fiscal de su dependencia, para que entregase á los Subprefectos de la Union y Castilla, la cantidad de doscientos soles á cada uno, con el objeto de celebrar la inauguracion del ferrocarril de Arequipa á Puno, aplicándose este gasto á la partida 1,178 pliego 1º del presupuesto general. Pase al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

La comision de ingeniero
cribe, nombrada por V. E
pasado mes, para emitir su
puestas para la construccio
bahia de Pacasmayo, y de
casmayo á San Pedro y G
haber estudiado préviament
ne el honor de informar co

Son siete los proponente
puestas, y todas ellas acep
y llanamente las bases prop
mo Gobierno. Un solo pro
se nos presenta como bien
de cuya ejecucion se trata y
Prentice y C.ª, pues, tanto
la obra del ferrocarril, cua
muelle, nos presenta espec
lladas y concienzudamente
bien plazos bien detallados

Para que rápidamente p
dichas propuestas, las clasifi
cios

1ª	Dokendorff..... ....S.	1.699,000
2ª	Pérez.....	1.900,000
3ª	Garcia y Garcia.....	2.000,000
4ª	Prentice y Cª.....	2.092,000
5ª	O'Donovan y Cª en bonos al 8 por ciento por 3.000,000 S. ó efectivo probable por t. m....	2.400,000
6ª	Barbe.....	2.500,000
7ª	Barbe otra propuesta..	2.800,000
8ª	Christian 5.300,000 S. en bonos al 8 por ciento por término medio en efectivo probable.....	3.040,000

Todas estas propuestas están conformes con las condiciones propuestas por el Supremo Gobierno, exceptuando la 2ª de Barbe que ofrece hacer tocar la linea en varios puntos, si se le dan 3,000 soles mas que lo que pide en la primera propuesta.

Nosotros si tuviéramos de decidir entre ellas, dariamos la preferencia á Prentice y Cª, tanto porque su precio es equitativo, cuanto que estas van arregladas á las condiciones de las bases, y á mejoras indispensables que están inclusas en ellas, y tambien porque ademas, dan en sus planos y especificaciones, como tambien en su misma posicion de ingeniero, garantias seguras para la buena y sólida ejecucion de las obras de que se trata.

Las propuestas por cuenta particular:

La única de Barbe pide una garantia del 7 por

cia local, puesto que no puede co
al hacer un muelle de largo deterr
metros y el de 500 metros sin otr
enorme diferencia en el precio. S
se salvase el no estar conforme c
acortar el muelle en 500 metros
vertir que una empresa particular
tacion de un ferrocarril, recargad
muerto de la construccion de un
metros de largo, no conseguiria ur
co sobre su capital muerto por mu
lo que el Gobierno tendria mas bie
do desembolso del 7 por ciento de
que son 203,000 soles al año, los
al 14 por ciento cuando menos del
de las obras en cuestion, descontár
la entrada neta del ferrocarril: y
propuesta no nos merece garantia
tacion, por adolecer de estudios y
de las obras que en ella se propone

Las propuestas por cuenta mixta
Prentice y Cª proponen la ga-

vor de ésta, pues si el ferrocárril no produciria nunca tal vez los réditos de un capital de 2.900,000 soles, es muy probable que desde que entre en funcion produzca el interes del 7 por ciento de 1.100,000 soles ó 77,000 soles anuales y en su consecuencia así no se gravarian los fondos del Estado con aquella construccion.

Consideramos el muelle que siempre con sus entradas de aduana debe estar bajo el dominio y la vigilancia y por cuenta y provecho del Gobierno, en su lugar en la presente propuesta, y hallamos salvados en esta propuesta todos los inconvenientes que contrarian la anterior de Barbe.

Es por los motivos antecedentes que juzgamos la propuesta de Prentice y Cª que ofrece la construccion del muelle por cuenta del Estado y la del ferrocarril por empresa particular, la mas conveniente y realizable, en cuya consecuencia acordamos unánimemente recomendarla á V. E. para su adopcion, debiendo ademas agregar que don Alejandro Prentice, quien firma los planes y cuyo nombre figura en dicha propuesta, ha sido durante muchos años ingeniero del Estado y merecido la confianza del Supremo Gobierno, lo que agregado á las razones antecedentes expuestas, no ha dejado de persuadirnos de que dé garantias sólidas como no las dan los otros proponentes.

Concluido este informe con vista á las bases propuestas por el Supremo Gobierno, séanos permitido, Excmo. señor, hacer dos indicaciones: una sobre la longitud del muelle y otra sobre la direccion del ferrocarril.

obras de que tratamos, dirija l
que se ponga en comunicacion c
les haciendas de su inmediacio
con las de los valles de Guadalu
porque solamente así cumpliria c
intenciones del Supremo Gobier

Es ademas regla general que l
lamente deben construir ferroc
pensas, que sean útiles para fom
so del pais en general, y en par
donde pasan, aunque no den desd
ducto pecuniario que pague lo
capital empleado, (como muy
acontecceria si la linea de que tra
solo de Pacasmayo á San Pedro
siempre que no haya otro modo d
construccion; pero no puede estar
nuestra linea, porque su fin princi
car las haciendas de los valles de
Guadalupe con su puerto, Pacasm
hay modo como conseguir su c
otro modo: por l

piden Prentice y Cª, reduciéndose así la garantia del Gobierno á mera proteccion sin gravámen del Erario.

Si opinamos que un muelle de 500 metros de largo seria corto para la bahia de Pacasmayo, tambien nos parece, que un muelle de 1,000 metros de largo seria demasiado largo para sus necesidades. La sonda da segun los plazos 41 piés de profundidad á los 1,000 metros, y 31 piés á los 700 metros de distancia, contados desde el principio del muelle en la mencionada bahia hasta su término. Opinamos pues que una profundidad de 31 piés sea bastante y que un largo de 700 metros, es el largo para el muelle de que tratamos, tanto mas, cuando esta distancia en la direccion del muelle proyectado, está lo bastante fuera de la tasca, lo que no aconteceria con un muelle de largo de 500 metros en el mismo sitio.

Con estas aclaraciones se habrá dado aplicacion á la ley del Congreso de 8 de Noviembre de 1864 para el caso de que tratamos, y se habrá comprendido por la comision que suscribe las progresistas ideas de V. E., salvo lo mejor opinado por V. E. — Excmo. señor.

Lima 1º de Mayo de 1870.—Gerrit S. Backus.—Federico Hohagen.—Walter J. Morris.

lar el proyecto de contrato del ferroca
casmayo á San Pedro de Lloc y Guad
construccion de un muelle en Pacasm
que examinado el expediente, resulta q
do don Rafael Barbe tres propuestas
y dos don Alejandro Prentice y Cª, ha
siderar diez propuestas diferentes, suje
la clasificacion que ha hecho la comis
genieros, la que les reduce á tres órde
temas: 1º por cuenta del Gobierno, 2º
to particular, y 3º por cuenta mixta.

Segun esta clasificacion, pueden
los contratos solo respecto de los sist
en concepto de esta comision podrian s
bles. Desde luego opinamos por que la
tas del primer sistema son inadmi
cuanto exijen el desembolso inmedia
millones de soles mas ó menos, y aun
la convocatoria de 8 de Marzo último
blece que los trabajos se harán por
Gobierno, la circunstancia de exigirse e

Como en los otros sistemas no sabe la comision cuál de las propuestas sea la aceptable por el Supremo Gobierno, ni sea posible conjeturarlo, por cuanto no existen en el expediente, ni el presupuesto de las obras, ni los planos de que en él se hace mérito; documentos que por otra parte son indispensables, conforme á la ley de 8 de Noviembre de 1864; la comision cree llenar su deber, formulando los contratos segun los otros sistemas y bajo la base de quedar reducido el muelle de Pacasmayo de un mil metros á setecientos.

Eliminado, pues, el primer sistema, quedan solamente dos, á saber: por cuenta particular y por cuenta mixta, siendo uno de estos la base de la segunda propuesta presentada por don Alejandro Prentice, quien ofrece hacer el muelle por cuenta del Gobierno y el ferrocarril por cuenta particular, debiendo pagársele por la obra del muelle un millon cien mil soles en cortos plazos. Si en esta propuesta se hace la rebaja de trescientos treinta mil soles por la disminucion de trescientos metros en la longitud del muelle, de manera que éste importe solamente setecientos setenta mil soles, y si el Gobierno puede hacer este desembolso, tal propuesta seria la mas aceptable, porque á esas circunstancias se agrega la competencia del proponente y las aclaraciones y detalles que ha hecho sobre las obras.

La propuesta de don R. Barbe es igualmente admisible, aun con la prolongacion de la linea, por cuanto no impone al Estado mas gravámen

que la garantia del siete por ciento; pero no lo es la de Pérez, aunque aparezca la mas barata, porque en ella se obliga al Gobierno á afianzar cuatro quintas partes del valor de los bonos, lo que constituye una contingencia muy gravosa al Estado.

Cualquiera que sea la propuesta que el Gobierno elija, cumplimos con formular dos proyectos de contrato, uno sobre el sistema de cuenta particular y el otro de cuenta mixta, que son los que tenemos el honor de adjuntar.

Lima, Mayo 26 de 1870.—Excmo. señor.—J. S. Tejeda.—José Vicente Oyague.—J. de la Riva Aguero.

PROYECTO de contrata para la construccion

Art. 4º Se insertará asimismo el supremo decreto por el que se acepta las propuestas por cuenta mixta y las modificaciones que se verifiquen.

Lima, Mayo 26 de 1870.—J. S. TEJEDA.—JOSÉ VICENTE OYAGUE.—J. DE LA RIVA AGUERO.

PROYECTO de contrata para la construccion de un ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe, bajo el sistema de cuenta particular.

Art. 1º Se insertarán todas cláusulas contenidas en el supuesto decreto de 8 de Marzo último, en el que se convocó postores para dicha obra, y se fijarán las condiciones á que estos debian sujetarse.

Art. 2º Se insertará igualmente la propuesta que se acepte y el supremo decreto de aceptacion con las modificaciones que contenga.

Art. 3º Conviniendo que subsista la fianza otorgada para hacer propuestas, se expresará que ella debe garantizar el exacto cumplimiento del contrato, por la suma de *cien mil soles*, á cuyo efecto firmarán el contrato los fiadores.

Art. 4º Se pondrán las generales de la ley.

Lima, Mayo 26 de 1870.—J. S. TEJEDA.—JOSÉ VICENTE OYAGUE.—J. DE LA RIVA AGUERO.

---

construir el ferrocarril de Pac
ca, con las ramificaciones con
cuenta del Estado, bien por
(art. 1º garantizando en el se
7 por ciento de mínimo int
(art. 2º). La convocatoria pa
yo á San Pedro de Lloc y Gu
un muelle en el puerto, corre
ra seccion de esa linea con
respectivas.

Al examinarse las diez pro
peticionarios, se ha establecido
sion de ingenieros como por l
mica, que la obra debe hac
particular; é informan tan res
sentido, que consideran inadm
tas por cuenta del Estado.

La comision de ingenieros, 1
nion, sostiene como regla gen
construirse un ferrocarril á co
no por empresa particular, cua

De estos antecedentes, resulta: 1º que debe darse la preferencia á las propuestas de empresa particular, en que se pide garantia del interes; y 2º que son esencialmente preferibles las que ponen en comunicacion las haciendas de dichos valles con su puerto de Pacasmayo.

Si se atiende á que la misma ley en su artículo 3º ha prescrito como requisitos para el ejercicio de la autorizacion, la utilidad y la practicabilidad del ferrocarril; no puede dudarse de la practicabilidad que está reconocida y detallada en planos y estudios presentados, ni tampoco de la utilidad, que es manifiesta, desde que el ferrocarril sirva para conducir todas las producciones de los valles en que se coloque.

En el supremo decreto de 8 de Marzo último y en la resolucion suprema de 29 del mismo, se pidieron propuestas para construir, tanto por cuenta del Estado como por empresa particular, el ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe, y el muelle en el puerto de Pacasmayo.

Los solicitantes, por el órden que se han presentado, son los siguientes:

Don José Antonio Garcia y Garcia.
" Alejandro Prentice.
" Miguel O'Donovan.
" Juan Dokendorff.
" Teodoro Christian.
" Rafael Barbe.
" Gregorio Pérez.

De todos estos, solo dos, Prentice y Barbe,

por empresa particular; y Burl
otra propuesta para construir p
cular el ferrocarril y el muelle.

En cuanto á poner las hacie
en comunicacion con el puerto
no hay mas propuestas que las
cuenta del Estado, ya tambien
ticular. Su linea cruza entre S
y Guadalupe, por los pueblos
Chepen y por once haciendas.

Habiendo aceptado todos los
bases fijadas en el decreto supr
zo último, su diferencia esenc
sistema de la contrata, y en los
nicacion de la linea.

Si se adopta el sistema de con
por cuenta del Estado, y se sig
de Pacasmayo á San Pedro de
Guadalupe, las propuestas pref
Dockendorff y de Pérez; porqu
precio 1.699,000 S, y éste 1.9
estos dos, no solo hay la diferer

que no es exacto que Pérez haya exigido como base de su propuesta la garantia de 80 por ciento en la venta de los bonos con que se le paguen las obras: él ha dejado á voluntad del Gobierno escojer entre el pago en dinero ó en bonos; y para este segundo caso, ha solicitado esa seguridad.

Mas, si no es admisible ahora, como han dicho las comisiones, el sistema de construir estas obras por cuenta del Estado, y lo es únicamente el de realizarlas por empresa particular; para este caso solo es verdadera propuesta la de don Rafael Barbe, sea que se adopte la direccion recta de San Pedro á Guadalupe, ó sea que pase el ferrocarril por los pueblos y haciendas de los valles.

Aunque don Alejandro Prentice ofrece construir el ferrocarril por la via recta, de cuenta particular, y el muelle de cuenta del Estado, no queda en la realidad obligado á mas que á hacer el muelle á costa del Estado, dependiendo de su exclusiva voluntad construir ó no el ferrocarril. Ha pedido por el muelle 1.100,000 soles, y por el ferrocarril la garantia del 7 por ciento sobre el capital de 1.100,000 soles que formará entre varios socios dentro de seis meses; y agrega que si no pudiese reunir ese capital en los seis meses, quedará sin efecto el contrato en cuanto al ferrocarril, satisfaciendo la multa de 20,000 soles. Esto quiere decir que solo construirá el muelle con la rebaja de 20,000 soles, ó sea por el precio de 1.080,000 soles, precio que si se compara con el señalado en el presupuesto oficial, y con el de 800,000 soles que ha pedido Pérez, queda-

...por
por ciento, aun así seria desventa
ta, porque no limitándola siqu
máximo de la ley, resultaria perj
estar dispuesto lo contrario, y
no ofrece dejar la propiedad en
para el Estado, como lo ha ofre

Y si se considera que en la pr
be por empresa particular, se lle
por los pueblos y haciendas de l
rodeo que constituye la positiva
seccion ramificada, resulta que e
puesta se reunen las dos circuns
mo principales, han establecido
informantes.

Sin embargo de que el conju
cunstancias hagan preferible l
Barbe, no está obligado el Gobie
si no se rebaja el precio que p
aun cuando sea cierto que deba
la via del rodeo, cuya extension
tros, que la via recta en que se c

no estima la empresa necesario extender el muelle á mil metros, sino á quinientos. De notarse es, que en la segunda propuesta por la misma direccion, pero de cuenta del Estado, pidió Barbe 2.800,000 soles, incluyendo el muelle con mil metros. Reducido este á quinientos metros, lógico era rebajar en igual proporcion el precio total, sin que la variacion de sistema (empresa particular en vez de ser por cuenta del Estado,) dé motivo para haber aumentado 100,000 soles.

Fijada en 700 metros la extension que conviene dar al muelle de Pacasmayo, segun informa la comision de ingenieros, deben rebajarse tres décimos del precio presupuestado.

Así es que, tomando en cuenta el precio de las obras, segun se calculó en el presupuesto oficial formado por el ingeniero don Ernesto Malinouski, rebajando de ese precio los tres décimos en que se reduce el muelle; y agregando, segun el presupuesto, la cantidad que corresponda á 13 kilómetros, diferencia entre la direccion recta y la del rodeo preferible, podrá obtenerse la base del capital sobre que se calculaba la garantia del 7 por ciento.

Tambien hace presente el Fiscal, que en las últimas concesiones para construir ferrocarriles, no se ha prolongado el tiempo de propiedad hasta 75 años á mas del privilegio, sino que se ha limitado á otro menor, variable segun las circunstancias locales.

En todo caso, si se contrata por empresa particular la construccion del muelle y ferrocarril, es indispensable que se estipule la obligacion de

se reservó en el art. 5º de las d
nerales del decreto de convoca
aceptar la propuesta que crea
vista de las garantias de mas
realizacion de las obras proyec
proponente se estipularán las clá
tenga á bien acordar por mas e
caces.

Lima, á 25 de Junio de 1870.·

CONTRATA para el ferrocarril
á Guadalupe.

Lima, Juli

Visto este expediente con las
don José Antonio Garcia y Garci
dro Prentice, don Miguel O'Dono

dro de Lloc y Guadalupe; y considerando: que las anteriores propuestas, no son aceptables para realizar las obras del muelle y ferrocarril mencionados por cuenta del Estado, porque exigen un desembolso de doscientos mil soles, poco mas ó menos, lo que no es conveniente á los intereses de la Nacion, segun lo manifiesta la comision de comerciantes y Fiscal de la Excma. Corte Suprema: que en caso de ser aceptable alguna de las mencionadas propuestas, debe serlo bajo el sistema de empresa particular, como se indica en los informes y dictámen anteriores: que entre todos los proponentes solo Prentice y Barbe han ofrecido, el primero la construccion del muelle por cuenta del Estado y el ferrocarril por empresa particular con la garantia del 7 por ciento; el segundo ejecuta ambas obras por cuenta propia con la misma garantia sobre el capital que debe invertir en ellos: que Prentice hace depender la construccion del ferrocarril, de la emision de acciones que haga por seis meses para reunir el capital social, y caso de no reunirlo pagará una multa de veinte mil soles, verificando solo la obra del muelle y dejando á su voluntad la principal, que es la de la via ferrea, y ademas, caso de construir dicho ferrocarril, no trasmite en ningun tiempo su propiedad al Estado, mientras que Barbe se obliga á hacer precisamente ambas obras por empresa particular, y limita su propiedad á cierto tiempo, cediéndola despues al servicio del Estado: que el citado Barbe lleva la via ferrea por las haciendas y pueblos de los valles de San Pedro y Guadalupe, extendiéndola al

...que verdadera utilidad á
á los pueblos de aquellos valles,
economia al Fisco: que finalmen
está autorizado por las leyes de
de 1864 y 15 de Enero de 1869,
en la República los ferrocarriles
sarios, una vez conocida su utilid
lidad, lo está especialmente por
citada ley de 8 de Noviembre, pa
de Pacasmayo á Cajamarca con
nes convenientes, cuya primer
objeto de este expediente para p
provincia de Pacasmayo su desar
y fácil exportacion de los produc
les valles; por estos fundamentos
con lo opinado por las comisiones
y comerciantes y las modificacio
por el Fiscal de la Excma. Cort
cuanto á que el muelle tenga u
setecientos metros, que se hagan l
que se indican para fijar el capit
suelve: que se acepta la propuesta

zo último, debiendo el muelle tener una extencion de setecientos metros y recorrer la via ferrea desde San Pedro de Lloc y Guadalupe, los pueblos de San José, Chepen y once haciendas, observando el contratista en cuanto á los trabajos y formacion del camino, via, estaciones y material rodante, lo prevenido en el citado decreto de convocatoria.

2º Los trabajos principiarán dentro de cuatro meses contados desde que se otorgue la respectiva escritura, debiendo quedar concluidos dichos trabajos, á los dos años despues de principiados, bajo las penas establecidas en la misma convocatoria, esto es, hacer efectiva la garantia prestada para la admision de propuestas, exceptuándose los casos fortuitos de guerra interior ó exterior y demas reconocidos por derecho.

3º El Gobierno concede á la empresa privilegio exclusivo por el término de venticinco años, para la construccion y explotacion de la linea ferrea entre los puntos mencionados, debiendo principiar á contarse dicho término, desde que la linea sea entregada al tráfico público, y durante él nadie podrá construir ni explotar otra linea ferrea entre Pacasmayo y Guadalupe.

4º La empresa tendrá durante los veinticinco años del privilegio, la garantia del 7 por ciento sobre el capital social que se emplee en las referidas obras, el cual se fija en la cantidad de dos millones setecientos mil soles.

5º El Gobierno á nombre de la Nacion concede á la empresa de una manera absoluta é incondicional y en uso de la autorizacion concedida

Ferrocarril de Pacasmayo á C
compañia gozará como tal de t
que le corresponden ó que en
guen á las asociaciones de esta

7º Queda obligada la empre
blico por el término de nove
desde la publicacion del prime
de soles, distribuidos en accio
soles cada una.

8º Se concede al expresado
de emitir bonos por la cantidad
nes setecientos mil soles, expre
la garantia del 7 por ciento qu
á la empresa sobre esta cantida
no de los veinticinco años.

9º Los bonos que se emitan
mar como los de los ferrocarril
cho, los que se mantendrán en
dres en manos del agente finan
se entregará una tercera parte
facturas de la compra de los r
rona y Estados Unidos, otra ter

por los agentes financieros del Perú semestralmente, quedando obligada la empresa á entregar á dichos agentes, con tres meses de anticipacion las cantidades indispensables para el servicio de los bonos, reservándose el Gobierno la facultad de proceder administrativamente contra la empresa, para reembolsarse de lo que deba pagar ó hubiese pagado el agente financiero del Perú, por razon de la garantia de bonos y para indemnizarse ademas, cargando el interes penal de uno por ciento al mes.

11. Queda convenido que por la cláusula anterior, la empresa está obligada á poner á disposicion del agente financiero del Perú en Lóndres el 7 por ciento valor de los intereses, siempre que el ferrocarril produzca ese ó mayor interes. Si los productos netos no alcanzasen á 7 por ciento, la empresa solo remitirá á Lóndres las cantidades que efectivamente produzca el ferrocarril.

12. Para fijar el producto líquido aplicable al interes del 7 por ciento garantizado, se deducirán de las entradas generales los gastos de explotacion, conservacion y reparacion, entendiéndose desde ahora, por estos gastos el pago de un director en Pacasmayo ó Guadalupe, de un ingeniero ó inspector, de un tenedor de libros y demas empleados subalternos necesarios para la administracion y contabilidad, y el número de maquinistas, guardas y operarios que exige el servicio de todo ferrocarril, los gastos de combustible, aceite, grasa y demas artículos de consumo ordinario.

13. Desde que el ferrocarril produzca mas del

del Gobierno respecto de la empr
tinuará abonando el interes de los
me á la cláusula décima, reservándo
de proceder contra los empresario
bolsarse, segun lo convenido en di

15. El Gobierno tendrá derech
un interventor que inspeccionará
y examinará los balances semest
de los libros de la empresa. E
podrá en cualquier tiempo examin
dos libros. Cesará la intervencion
cese la garantia á la empresa.

16. El empresario ó la compañi
cultad de trasmitir en todo ó en p
chos al camino, y la trasmision
acuerdo y consentimiento del Got

17. Terminados los veinticinco
legio, la empresa continuará explo
como propiedad particular suya
cinco años, concluidos los cuales
neficio del Estado.

litará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada, abonando la empresa el valor justipreciado de estos últimos.

19. Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviese la linea, serán restablecidos por la empresa de manera que no sufran daños los propietarios ni el público.

20. Quedan exceptuados de todo derecho fiscal ó municipal las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles indispensables para construir el camino durante el término del privilegio.

21. Las tropas, empleados del Estado que marchen en comision y las balijas de correo se conducirán gratis. Por las cargas del Estado se pagará la mitad del precio fijado en tarifa.

22. La tarifa de pasajes y fletes se fijará por la empresa, previa aprobacion del Gobierno, y no podrá sufrir alteracion alguna sino con la autorizacion del mismo Gobierno.

23. Si el servicio público demandase la construccion de otras vias ferreas que crucen la de Pacasmayo ó sus ramificaciones, la empresa no podrá oponerse á que se hagan.

24. En caso de convenir á los intereses públicos, á juicio del Gobierno, la construccion por cuenta del Estado ó por empresas particulares, de otro ú otros ferrocarriles, que relacionándose con el de Pacasmayo á Guadalupe como en continuacion ó prolongacion y sin atacar su privilegio demandasen el acarreo de sus respectivos materiales por la via que ahora se estipula, la empresa del ferrocarril de Guadalupe á Pa-

en que comiencen sus trabajos
to de acarrear los dichos mate
do la linea provisional luego
termine.

25. Los trabajadores y empl
carril quedarán exceptuados
militar, salvo caso de guerra e

26. Las cuestiones que se sus
ligencia de las cláusulas de es
sometidas á los Tribunales de
pudiendo en ningun caso, ni aun
sion de derechos, ocurrir á otro
sean los permitidos por las ley
nos del Perú.

27. Las autoridades políticas
empresa la proteccion necesaria
vacion del órden entre los traba
los cumplir sus compromisos.

Pase al Ministerio de Hacien
dene que previa aceptacion del
Rafael Barbe de las cláusulas

PROLONGACION del ferrocarril de Ica hasta Ayacucho.

Lima, Mayo 25 de 1870.

Teniendo en consideracion la importancia de las vias ferreas y la necesidad de implantarlas en los lugares convenientes de la República, á fin de acelerar el progreso de los pueblos y el desarrollo de su comercio é industria: que el Gobierno está autorizado por las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 13 de Enero de 1869 para proceder á su ejecucion, una vez conocida su utilidad y practicabilidad: que las diversas lineas que se encuentran en actual trabajo y las que se han mandado estudiar con el fin de unir las poblaciones trasandinas con el litoral de la costa, favorecen á todos los departamentos de la República, excepto al de Ayacucho, por la distancia en que se encuentra de ellas; y atendiendo á que los beneficios de la ley y la accion del Gobierno deben extenderse á la mayor parte posible de los pueblos; que el ferrocarril de Ica, ó bien el central trasandino, prolongándose hasta Ayacucho facilitará á aquel departamento y al de Huancavelica la exportacion de sus valiosas producciones y su desarrollo comercial é industrial, se resuelve: que una comision compuesta del ingeniero don Gerrit Backus y de los demas que posteriormente se nombren, se encargue desde luego, de verificar los respectivos estudios en direccion de ambas vias, desde Jauja á Ayacucho y de Ica á la ciudad de Ayacucho, á fin de que el Gobierno

quese y publíquese.—Rúbr
CADA.

GASTOS para la prolongaci
de Ica hasta Aya

Lima, J

Estando dispuesto por decre
sente mes que se practiquen l
ferrocarril que, partiendo de l
de la de Jauja, termine en la d
vesando en ambos casos el
Huancavelica; y siendo necesa
se proceda al estudio del menci
se dispone: que al ingeniero de
rit S. Backus, jefe de la comisi
para los primeros gastos y c
instrumentos, la suma de cuatro
pendiente al

debiendo el citado ingeniero rendir mensualmente á este Ministerio la cuenta documentada de dichos gastos. En su consecuencia: gírese al Ministerio de Hacienda el respectivo libramiento para que la caja fiscal del departamento abone al mencionado ingeniero Backus los referidos cuatro mil soles, aplicándose el gasto á la partida 857 pliego 1º del presupuesto general. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

PROLONGACION del ferrocarril de la Oroya hasta Huancayo.

Huancayo, Febrero 20 de 1870.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

S. M.

Tengo el honor de adjuntar á US. el acta en que los vecinos notables de Huancayo solicitan del Supremo Gobierno la prolongacion hasta esta ciudad de los estudios mandados hacer del camino de hierro de la Oroya á Jauja, para que US. se sirva ponerla en manos de S. E. el Presidente.

Dios guarde á US.—S. M.—RAFAEL HOSTAS.

En la ciudad de Huancayo á los diez y nueve dias del mes de Febrero de mil ochocientos setenta, se reunieron los insfrascritos ciudadanos en la casa del señor Alcalde de la H. Municipalidad, previa convocatoria suya, con el objeto de elevar al Supremo Gobierno una solicitud en los siguientes términos:

Habiendo leido los vecinos de Huancayo en los periódicos venidos de la capital, que la comision de ingenieros encargada de hacer los estudios de los ramales que han de partir del ferrocarril central trasandino, debe consagrar sus trabajos á las vias que van de la Oroya al Cerro, á Chanchamayo y á Jauja, y comprendiendo que los estudios se efectuen tan solo hasta esta última poblacion; han determinado, despues de un detenido acuerdo, suplicar al Supremo Gobierno se digne declarar si los estudios se harán de la Oroya á solo la ciudad de Jauja, ó si bajo este nombre se comprende tambien la provincia de

llamado á ser con el tiempo por su situacion topográfica, el centro de la actividad mercantil ó industrial del pais.

Terminado el acto se acordó que el H. señor Alcalde diese á esta solicitud la conveniente direccion para que llegue á manos de S. E. el Presidente de la República, y firmaron.—Rafael Hostas, Alcalde Municipal, Tomas de Avellaneda, Subprefecto, Miguel A. Gomez, Agustin Pasapera, Francisco Fortunato Ayllon, Mariano Bolaños, cura de Huaribamba, M. A. Mujica, José M. Basurto, Mariano Menendez, Federico de la Peña, Sebastian Avaro, Juan H. Merino, José S. Alvarado, Cosme Basurto, A. Romero, José Torres, Martin Santa Cruz, Ricardo Gonzalez, Manuel Avellaneda, José M. Rios Alvarez, Santiago Ortiz, Julian de Aliaga, Manuel D. Granados, Manuel Mavila, Benjamin Merino, Vicente de la Vega, Casimiro Urraes, Mariano Raez, Manuel Apolinario Raez, Manuel J. Peña, Félix Mayo, José Escolástico Duran, Vicente Puente, Pedro Villa, Manuel Cueto, Luis Garay, José L. Prialé, José A. Lazo, José Salazar.

Lima, Junio 4 de 1870.

Vista la anterior acta de los vecinos de Huancayo, y habiéndose ordenado por decretos de 18 de Enero y 25 de Mayo últimos, que se practiquen los respectivos estudios con el objeto de prolongar la linea del ferrocarril central trasandi-

no hasta las ciudades de Pasco y Jauja, igualmente que el establecimiento de otra linea hasta la de Ayacucho, ya sea tomándola del citado ferrocarril trasandino. ó de la ciudad de Ica, atravesando en los dos casos el departamento de Huancavelica; y debiendo comprenderse en ambos estudios la ciudad de Huancayo por ser parte integrante del valle de Jauja, á fin de proporcionar el adelanto y engrandecimiento á esos pueblos y muy particularmente al de Huancayo para el desarrollo de su rica agricultura, se resuelve: que los ingenieros encargados de practicar los mencionados estudios tendrán presente el que la ciudad de Huancayo sea una de las principales poblaciones en que el ferrocarril tenga que atravesar ó terminar en ella. Dése á dichos ingenieros las respectivas instrucciones, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

ancho de la via debe ser de 4 piés 8 y ½ pulgadas, y no el de 3 piés 6 pulgadas, como lo solicita el recurrente, se declara sin lugar la modificacion pedida por dicho empresario, de la cláusula 4ª del decreto de 25 de Abril último.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

FERROCARRIL de Tacna á las fronteras de Bolivia y de Ilo á Moquegua.

Lima, Junio 8 de 1870.

En virtud de los dispuesto en las leyes de 8 de Noviembre del 64 y 13 de Enero del 69, por las que se autoriza al Ejecutivo para el establecimiento de ferrocarriles en la República, una vez conocida su utilidad y practicabilidad y estando terminados los estudios que por decreto de 8 de Enero último se mandaron practicar entre la ciudad de Tacna y las fronteras de Bolivia y los de Ilo á Moquegua, se resuelve: que se admitan propuestas cerradas para la construccion de los citados ferrocarriles por el término de treinta dias; debiendo los proponentes presentar por separado dichas propuestas al Ministerio del ramo, acompañando una garantia de 500,000 soles para la primera y 200,000 soles para la segunda, á satisfaccion del cajero fiscal de este departamento, y sujetarse á las bases y especificaciones siguientes:

Linea de Tacna á la frontera de Bolivia.

A.—Formacion del camino.

1º Los terraplenes tendrán 15 piés ó sea 4.6 metros de ancho al nivel de formacion, con chaflanes que deben variar segun la clase del terreno, es decir:

En terreno duro, greda ó cascajo. 1 á $1\frac{1}{2}$
En tierra blanda cascajo fino... 1 á $1\frac{3}{4}$
En arena..... 1 á 2

2º Las excavaciones ó cortes tendrán 18 piés ó sea 5.5 metros de ancho al nivel de formacion con los chaflanes siguientes:

En roca dura y conglomerato á plomo..... 1 á $\frac{1}{4}$

en cimiento romano; el restante de la albañileria será basado en cal, sea de piedra canteada, bruta ó arreglada á martillo.

Albañales de poca altura y de claros pequeños, como igualmente las murallas de retencion al pié de terraplenes en faldas escarpadas, serán de piedra seca, y solo en casos excepcionales ó cuando sus claros ó sus alturas pasen de 2 á 3 piés, serán construidos de piedras brutas ó de ladrillos con cal.

Las murallas de proteccion en rios ó pantanos y los refuerzos interiores detras de las murallas de los estribos, serán de piedras sueltas; y solo en casos excepcionales se harán de albañileria de piedras brutas, basadas en cal y cimiento hidráulico.

Puentes, desagües y albañales de 1 á 2 piés de claro, serán cubiertos de planchas de fierro ó de piedras chatas, ó se harán de cañeria de fierro ó de barro de 6' hasta 1' 6' de diámetro.

En lugares á donde la cantidad de agua es insignificante y no pueda dañar la solidez del terraplen, se amontonarán piedras sueltas que permitan la libre filtracion del agua. A estos albañales se les da el nombre de albañales de filtracion, y serán construidos en los lugares indicados en el perfil y plano de la via proyectada. La capa de piedras tendrá generalmente 5' 0' de alto y 10 ó 12 piés de ancho, atravesando el terraplen en toda su extension.

Los puentes chicos serán de arcos en el caso que sus claros no pasen de 10 piés ó sea 3 metros y serán construidos de mamposteria de pie-

tes muy elevados se emplearán
tubos de fierro, ó de una combinac
Iron. En casos excepcionales solar
superestructura de madera ó de una
de madera con fierro.

5º La gradiente máxima será de
en curvas de menos de 300 metros
4 por ciento en las tangentes. El ra
de las curvas será de 200 metros,
ducirse en casos excepcionales á 1(
radio.

6º En los lugares á donde la line
ce caminos públicos ó vecinales,
pasajes á nivel con las rampas y ba
sas para la comodidad y seguridad
público.

7º En los terrenos cultivados se
camino por murallas de adobes, de
tas con barro ó de alambre.

8º Las zanjas laterales que acom
los cortes como terraplenes, llevar
por los puentes ó desagües de uno

nivel de formacion hasta la parte superior del durmiente; 12 piés ó sea 3. 7 metros en la corona con chaflanes de 1 á $1\frac{1}{2}$, y se compondrá de cascajo fino ó de los desperdicios de los cortes en roca.

2º El ancho entre los rieles (guage) será 4' $8\frac{1}{2}$.

3º La forma del riel de fierro será de T igual á la del de Arequipa á Puno: su peso 63 libras por yarda.

4º La union de los rieles entre sí se efectúa por un par de planchas de fierro dulce de 20 libras (fishplates) ligadas con cuatro tornillos de 0.022 metros de diámetro.

5º Los cambios y cruceros como las puntas, serán de acero de Bessemer.

6º Los pernos (spikes) serán de peso de 0.6 libras y hechos por máquina.

7º Los durmientes tendrán 2.80 metros de largo, 0.20 metros de ancho por 0.13 de espesor; serán de alerce, ciprés ó pino de California y se colocarán á 0.75 metros de centro á centro.

8º El contratista sin aumentar la gradiente máxima, ni disminuir el radio mínimum de las curvas, podrá separarse de la direccion de la via que designa el plano, y solo con el objeto de facilitar, en cuanto sea posible, la entrada de la línea del valle de Tacna, si se encontrase medio de conseguirlo.

C.—Estaciones.

Los edificios en las estaciones ó paraderos y los estanques, serán de sencilla pero de sólida construccion, y adecuados á los precios que se

han fijado en el presupuesto. Las murallas de los edificios principales serán de adobe con techos de zinc, forrados con madera por el lado interior; otras serán enteramente de fierro.

Los edificios de menor importancia serán construidos de madera cubiertos con planchas de fierro acanalado.

Para satisfacer las exigencias del tráfico se necesitan las siguientes estaciones:

1º Una estacion completa en Tacna, es decir:

Una maestranza.
Bodegas 80 metros por 20 metros de ancho.
Galpon para 12 locomotoras.
Idem para 120 carros.
Edificio para el jefe de la estacion.
Idem para los demas empleados.
Canchas 40 metros por 15 metros de ancho.
Estanques de capacidad de 4,000 piés cúbi-

2º Estanque en la travesia del rio de Tacna con todos los aparatos necesarios para surtir la máquina con agua, y conteniendo 4,000 piés cúbicos de agua.

Ademas una casita de tablas para los empleados.

3º Un estanque de igual clase como el anterior y una casita para los empleados, puestos en el pasaje de la linea del estero ó rio de Palca.

4º Estacion de Huaylillas conteniendo:

Un edificio para el jefe de la estacion y demas empleados.

Una tornamesa de 16 metros de diámetro.

Un estanque de capacidad de 4,000 piés cúbicos con la cañeria precisa para conducir el agua de las vertientes vecinas á la estacion y al depósito.

Una bodega pequeña de 20 metros por 10 metros de ancho.

Un depósito para carbon.

Una caucha de 30 metros por 10 metros de ancho.

Una oficina para telégrafo.

5º Un estanque auxiliar cerca de la laguna blanca con una casita para empleados.

6º Estacion final en la frontera de Bolivia, conteniendo:

Un galpon para composturas lijeras de máquinas y carros.

Id. para 4 máquinas.

Id. para 60 carros.

Un edificio para el jefe de la estacion.

Id. para los demas empleados.

[illegible], boletería, salone
1ª y 2ª clase.

Un gran depósito para c
techo de zinc.

Una balanza para pesar c

Una oficina para telégrafo

Lugares secretos para amb

Un hotel decente que se p
cuenta de la empresa ó de u

Todas las estaciones serán
llas de adobe, ó de planchas d
puertas necesarias para la
los trenes y otra para el trá
mulas.

D.—Equipo del camino ó

16 locomotoras de peso de
lindros de 18 pulgadas de dián
ga, con tres pares de ruedas
diámetro capaces de arrastr
peso neto en la gradiente
ciento en curvas de 106 metr
mum. Velocidad mínima en s

6 id. equipaje (cerrados.)
6 id. de mano.
8 id. para conduccion de ganados.

2 carros á vapor (steamers) capaces de arrastrar 5 toneladas de peso neto en gradiente de 3 por ciento y de 106 metros de radio mínimum. El carácter del material rodante será del sistema americano (trucks and chilled wheels.)

Linea de Ilo á Moquegua.

A.—Formacion del camino.

A este respecto se fijan las mismas nueve bases que antes se ha señalado para el ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia.

B.—La via permanente.

En este capítulo se designan igualmente las mismas siete primeras bases fijadas anteriormente para el indicado ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia.

C.—Estaciones.

Los edificios en las estaciones ó paraderos y los estanques se construirán de los mismos materiales señalados para el ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia.

Para satisfacer las exigencias del tráfico se necesitan las siguientes estaciones:

1º Una estacion completa en Tacocho, conteniendo:

Una maestranza completa.

Bodegas de 50 metros por 15 metros de ancho.

Galpon ó rotonda para 8 locomotoras.
Id. para 60 carros.
Edificio para el jefe de la estacion.
Id. para los demas empleados.
Canchas de 43 metros por 10 metros de ancho.
Estanque de capacidad de 4,000 piés cúbicos de agua.
Tornamesa de fierro de 16 metros de diámetro.
Carpinteria y herreria.
Galpon para compostura de wagones y carros.
Oficina, boleteria y balanza.
Salones amueblados de 1ª y 2ª clase para pasajeros.
Oficina para el telégrafo.
Ranflas para el embarque de ganado y caballos.
Una vereda de 50 metros por 5 metros de ancho.

compuesto cada uno de un desvio de 200 metros de largo, una casita para los empleados y un galpon de 20 metros por 10 de ancho.

5º Estacion final de Moquegua, conteniendo:

Un galpon para composturas ligeras de locomotoras, wagones y carros.

Una rotonda ó galpon para 4 máquinas.

Id. para 40 carros.

Un edificio para el jefe de la estacion.

Id. para los empleados.

Canchas de 30 metros por 10 de ancho.

Un estanque de fierro de capacidad de 4,000 piés cúbicos con la cañeria precisa para la conduccion del agua.

Una tornamesa de 16 metros de diámetro.

Bodegas de 60 metros por 15 de ancho.

Oficina telegráfica.

Oficina, boleteria, salones amueblados para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

Una balanza.

Lugares secretos para ambos sexos.

Todas las estaciones serán cercadas por murallas de adobe ó de planchas de fierro acanalado, teniendo las puertas necesarias para la entrada y salida del tren y otras para el tráfico de carretas y mulas.

D.—Equipo del camino ó material rodante.

8 locomotoras de peso de 30 toneladas, con 3 pares de ruedas motrices 4' 6" de diámetro, cilindros de 16 pulgadas de diámetro y 24 pulgadas de manga, capaces de arrastrar trenes de 50 toneladas de peso neto en subida, por gradientes de 3 por ciento y curvas de 120 metros de radio

que se nombre al efecto; igual pre-
bservará en el ferrocarril de Ilo á

ingeniero Inspector velará por el
limiento de las diversas condiciones
len y es responsable por la solidez
cion de todos los trabajos.
bajos deberán comenzar dos meses
rmado el contrato y la linea será
Supremo Gobierno en el plazo de-
la propuesta que sea aceptada,
eneficio del Tesoro Nacional, en
garantia prestada y sin perjuicio
e se estipulen en el contrato.
o aceptará la propuesta que sea
en vista de las garantias y se-
zcan los proponentes para la
realizacion de dichas obras;
ncido el término de los 30
leben publicarse los respec-
iódico oficial, el Ministro
á las dos de la tarde á la
as mencionadas propuestas en el
spacho á presencia del Oficial Ma-
Seccion y de los interesados.—Rú-
.—SECADA.

AVISO oficial.

niento del supremo decreto anterior
que el término para presentar las

mínimo con la velocidad de 15 millas por hora.

6 wagones para pasajeros de 1ª clase.

10 idem para pasajeros de 2ª

20 carros de carga (housecars.)

20 idem de plataforma.

4 idem de equipajes (cerrados.)

4 idem de mano.

6 idem para conduccion de caballos y ganados.

2 idem á vapor (steamcars) capaces de arrastrar 4 toneladas de peso neto por gradientes de 3 por ciento y curvas de 130 metros de radio mínimum.

El carácter del material rodante será del sistema americano (trucks and chilled wheels.)

[illegible]—En el puerto de Pacocha se prolongará el muelle existente 30 metros dentro del mar, dándole la forma de martillo en su extremidad y una anchura de 10 metros.

[illegible]—Un telégrafo de 95 kilómetros acompaña-

ro Inspector que se nombre al efecto; igual prevencion se observará en el ferrocarril de Ilo á Moquegua.

El mismo ingeniero Inspector velará por el estricto cumplimiento de las diversas condiciones que se estipulen y es responsable por la solidez y buena ejecucion de todos los trabajos.

3º Los trabajos deberán comenzar dos meses despues de firmado el contrato y la linea será entregada al Supremo Gobierno en el plazo determinado en la propuesta que sea aceptada, quedando á beneficio del Tesoro Nacional, en caso de falta, la garantia prestada y sin perjuicio de las multas que se estipulen en el contrato.

4º El Gobierno aceptará la propuesta que sea mas conveniente, en vista de las garantias y seguridades que ofrezcan los proponentes para la mas pronta y segura realizacion de dichas obras; previniéndose que vencido el término de los 30 dias durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á las dos de la tarde á la apertura de las mencionadas propuestas en el salon de su despacho á presencia del Oficial Mayor, Jefe de Seccion y de los interesados.—Rúbrica de S. E.—SECADA.

AVISO oficial.

En cumplimiento del supremo decreto anterior se previene que el término para presentar las

propuestas relativas á la construccion de los ferrocarriles comprendidos entre la ciudad de Tacna á las fronteras de Bolivia y del puerto de Ilo á la ciudad de Moquegua, se vence el Juéves 7 de Julio próximo, dia en que tendrá lugar la apertura de las referidas propuestas.

Lima, Junio 8 de 1870.—El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—José Navarro.

PRIVILEGIO exclusivo de aereocarril.

Lima, Junio 28 de 1870.

Comprendiendo la solicitud de don Máximo Rosenstrok, la concesion de diez años de privilegio para establecer trasportes aéreos en la provincia de Tarapacá, y siendo esto contrario á la

PROPUESTAS para la construccion de los ferrocarriles de Tacna á las fronteras de Bolivia y de Ilo á Moquegua

---

Propuestas para la construccion del ferrocarril de Tacna á las fronteras de Bolivia.

Señor Cajero Fiscal:

Dockendorff y C^{a}, de este comercio, ante US. decimos: que exigiéndose por el supremo decreto convocatorio de 8 de Junio último que para ser admitidos como proponentes para la construccion del ferrocarril de Tacna á las fronteras de Bolivia, deben presentarse ante US. y á su satisfaccion fiadores por la suma de quinientos mil soles, y deseando nosotros hacer la correspondiente propuesta, proponemos por tales fiadores á los señores Bianchi Hermanos y C^{a}, señores Estienne Marguet y C^{a} y don Enrique Higginson, comerciantes de esta plaza y de la del Callao y de notoria responsabilidad, quienes en prueba de su aquiescencia firman con nosotros el presente recurso.

En tal virtud—A US. pedimos se sirva aceptar tales fiadores y ordenar que se nos devuelva esta con las diligencias del caso para acompañarla á nuestra propuesta.—Lima, Julio 5 de 1870. —Dockendorff y C^{a}—Estienne Marguet y C^{a}—Bianchi Hermanos y C^{a}—Enrique Higginson.

...A Y GARCIA.

Ante mí—CLAUDIO JOSÉ SUA público y de Hacienda.

Doy fe: que los señores Estie C^a, Bianchi Hermanos y C^a y don ginson, á quienes cónozco, me hac las firmas que se hallan estampad so de la vuelta, son suyas, y recon tales, suscriben la presente legaliz á seis de Julio de mil ochocientos TIENNE MARGUET Y C^a— ENRIQUE BIANCHI HERMANOS Y C^a—CLAUD REZ, Escribano público y de Hacie

---

Ante mí—Claudio José Suarez, Escribano público y de Hacienda.

Excmo. Señor.

Dockendorff y Cª de este comercio, ante V. E. respetuosamente decimos: que en conformidad del supremo decreto convocatorio de 8 del pasado Junio, hacemos la siguiente propuesta para la construccion del ferrocarril de la ciudad de Tacna á las fronteras de Bolivia conforme á estas bases.

1ª Construiremos la obra con sujecion estricta á las bases detalladas en la convocatoria oficial, publicada en "El Peruano" núm. 6, cuyo ejemplar acompañamos, para que se estimen como condiciones y se inserten en la escritura que ha de otorgarse.

2ª El Gobierno concederá á la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que se necesiten para la construccion de la obra y sus dependencias y facilitará la adjudicacion de los de particulares ó corporaciones que sean precisos, por los medios determinados por la ley para los casos de expropiacion forzada, abonando la empresa el justo valor de ellos.

3ª Quedan exceptuados de todo gravámen fiscal, municipal y de puerto ó muellaje los materiales, víveres y toda clase de artículos que se

5ª El Gobierno interpondrá su
hacer cumplir los contratos que la
bre con operarios extranjeros, siem
llos sean conformes con las leyes d
debiendo exigir el agente consular
los legalice mas derecho por esto,
sol por cada uno.

6ª Todos los empleados de la ol
rarios quedan exentos de todo servi
litar, excepto en el caso de guerra

7ª Nos comprometemos á pri
dentro de dos meses despues de fi
critura del contrato, y á terminar
al Gobierno cuatro años y tres m
salvo casos fortuitos ó de fuerza n
pena de pagar una multa de v
mensuales por todo el tiempo que
ese término, debiendo el Supremo
narnos igual suma por cada mes q
de dicho plazo en la entrega de la

8ª Este tiempo se contará de

lares que necesitasen para la construccion de la obra ó sus dependencias.

9ª Garantizamos la construccion de la obra por el término de tres años despues de concluida, haciendo á nuestra costa las reparaciones que fuesen necesarias, siempre que estas procediesen de mala construccion, pero no las que resultasen del debido uso del camino, ó por casos fortuitos ó de fuerza mayor.

10. El Gobierno allanará las dificultades que pudieran presentarse para la provision de agua para el consumo de los trabajadores y bestias, y para el uso de las locomotoras, haciendo la empresa las indemnizaciones correspondientes mientras dure la construccion de la obra.

11. Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad y todos los trabajos y obras de la linea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrase al efecto. El Gobierno nombrará, ademas, de su cargo y cuenta uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar en que se efectuen las compras y antes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará á los contratistas de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

12. Los empresarios se obligan á adoptar é introducir en la construccion de la linea y sus dependencias con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaduc-

tos, cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del ingeniero Inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultase ahorros ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion por dos ingenieros, uno de los cuales nombrarán los empresarios, se descontará ó se abonará proporcionalmente á los empresarios sobre la suma fijada en la cláusula 13 como precio total del ferrocarril.

13. El Supremo Gobierno del Perú nos abonará por toda la obra enteramente concluida la suma de treinta y un millon de soles en bonos emitidos conforme á la ley de 15 de Enero de 1869, cuyos bonos serán admitidos por los em-

nes de emision, autorizacion y pago de intereses, que no esten previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de los dichos bonos.

15. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguiente: 1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes de los contratistas ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado que el Gobierno nombre conforme á la cláusula 11, abonado en el acto y sin dilacion alguna á los contratistas ó sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, de acuerdo con los contratistas, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú residentes en los lugares en que se realice las referidas compras, en el caso de que estas se efectuen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente si se efectuase en el territorio de la República. 2º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos hechos para la compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la linea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien el pago de los primeros certi-

ficados expedidos por el ingeniero Inspector de la obra, el Supremo Gobierno 30 dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital á satisfaccion nuestra y de las partes contratantes la suma de siete millones de soles en vales provisionales girados por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interes al año. Estos vales servirán de suficientes títulos, para cambiarlos á la par con los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion. Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de siete millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado desde el dia de la fecha en que los contratistas tengan derecho á exigir su entrega en pago del certificado del ingeniero ó ingenieros encargados de la ins-

en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado, y los materiales acumulados para la obra.

16. El depositario de los bonos llevará una cuenta general de intereses entre el Supremo Gobierno del Perú y los contratistas del ferrocarril de la ciudad de Tacna á las fronteras de Bolivia y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á estos el saldo, si alguno hubiese en su favor y si resultase en contra, se les cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérseles.

17. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima, entregue en el acto á los contratistas ó á quien legalmente los represente, su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se le entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

18. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase á los contratistas una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite, para el uso y servicio de la linea, tendrá derecho de comprarlos, por el costo de factura y en caso de que por el uso hayan sufrido deterioro, á precio de tasacion.

19. En garantia del fiel cumplimiento de este contrato, los contratistas dejarán en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de

cada uno de los certificados por trabajos hechos, hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto á los contratistas, cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándoseles entre tanto por dichos bonos depositados, el respectivo interes.

20. Cualquiera diferencia que se suscite entre el Supremo Gobierno y los contratistas ó los que legítimamente los representen en sus derechos y acciones sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidos á los Tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

Debemos advertir á V. E. que con el objeto de hacer las condiciones de esta propuesta mas aceptables á V. E., hemos trascrito gran parte de ellas del contrato celebrado para la construccion del

[redacted]

Otrosí digo: que siendo notoria la gran falta de brazos en el pais, ofrecemos hacer venir de Europa, operarios para la obra, quienes quedarán aquí despues de concluida esta, y contribuirán en alto grado al desarrollo de las riquezas del Perú, mediante su notoria industria, gran aplicacion al trabajo y conocimientos agrícolas; debiendo considerarse esta como otra ventaja de bastante importancia que ofrece nuestra propuesta. Fecha ut supra.

DOCKENDORFF Y Cª

Señor Cajero Fiscal:

Tadeo Claret, ante US. de la manera mas arreglada á derecho respetuosamente expongo: que deseando los señores Devés Freres, del comercio de Tacna, hacer propuestas para la construccion del ferrocarril trasandino (de Tacna á la frontera de Bolivia) de que se ocupa el supremo decreto de convocatoria de 8 de Junio último, que se registra en "El Peruano" de esa fecha, me constituyo fiador de ellos por la cantidad de quinientos mil soles, á fin de que puedan presentar sus respectivas propuestas conforme á dicho decreto. Esta fianza caducará de hecho y derecho si no fuesen aceptadas las propuestas de mis fiados, ó se elevará á escritura pública, si fuesen aceptadas, obligando desde ahora mis bienes ha-

bidos y por haber con arreglo á las leyes, para los fines que determina el expresado decreto. Siendo esto justo, á US. pido se digne tenerme por presentado como fiador de los señores Devés Freres por la cantidad indicada, prévias las diligencias correspondientes, y pasar la nota respectiva al Ministerio de Gobierno para que las propuestas de mis fiados sean atendibles. Es justicia, etc.

Lima, Julio 2 de 1870.

TH. CLARET.

Caja Fiscal—Lima, Julio 2 de 1870.

Pase al Escribano de Hacienda para que legalice la firma que precede de don Tadeo Cla-

bante de lo cual suscribe la presente legalizacion, en Lima, á cuatro de Julio de mil ochocientos setenta.—Th. Claret.—Claudio José Suarez, Escribano Público y de Hacienda.

Caja Fiscal, Julio 5 de 1870.

Siendo lego y abonado el fiador propuesto, acéptase y devuélvase este recurso al interesado para los fines á que hubiere lugar.—Garcia y Garcia.

Ante mí,—Claudio José Suarez, Escribano Público y de Hacienda.

Excmo. Señor.

Devés Freres, ante V. E. respetuosamente exponemos:— Que en conformidad con lo dispuesto en el decreto de 8 de Junio próximo pasado, tenemos el honor de someter á la ilustrada consideracion del Supremo Gobierno nuestra propuesta para la construccion del ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Devés Freres por nosotros mismos, nues-

tros herederos, albaceas y legítimos representantes, nos obligamos á construir el ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia, con sujecion á los planos hechos por el ingeniero en jefe don Alejandro M. Guido de Vignau y á las especificaciones ó bases determinadas en el supremo decreto de convocatoria de 8 del corriente.

2ª Los empresarios se obligan á cumplir todas las prescripciones contenidas en el indicado decreto de convocatoria de 8 de Junio citado, declarando categóricamente que las aceptan todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura, entendiéndose que el plazo será de seis meses para principiar la obra, si no fuese posible antes.

3ª Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras de la linea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó inge-

cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del ingeniero Inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra.

5ª Si la obra no se ejecutase conforme á los planos de que habla la cláusula 1ª ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª, ó si hubiese imperfeccion en la ejecucion, y requeridos los contratistas para poner el remedio conveniente por el ingeniero Inspector, se resistiesen alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente á los empresarios; y si estos no cumplieren la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de cuatro meses seguidos por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, produce igual derecho en favor del Gobierno. En los casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y los contratistas en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6ª Los empresarios se obligan á terminar completamente la mencionada linea, con todas sus dependencias y entregarla expedita para el servicio público, en el término de seis años que

empezarán á correr á los seis meses de firmada la escritura.

7ª El término se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufriesen los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

8ª Los contratistas se obligan á asegurar y garantizar al uso público, la contruccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsables, durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa

mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones, segun lo pactado en la cláusula anterior, presentarán los empresarios el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita la seccion ó via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán los empresarios ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

11. Los contratistas podrán introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrasen serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

12. Los operarios, trabajadores y empleados de la linea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil y concejil durante la obra, y hasta su final conclusion y entrega, salvo en caso de guerra exterior para los peruanos.

13. Los contratistas están facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa ó

indirectamente con la construccion del ferrocarril.

14. El Gobierno concederá gratuitamente á los contratistas el uso de los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así como para la construccion temporal de viviendas y proveedurias de empleados, operarios y peones. Si los contratistas necesitasen algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno les facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costo de los contratistas.

15. El Gobierno se obliga asímismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de aguas para el consumo de trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando los contratistas las indemnizaciones corres-

todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los artículos siguientes: 1º máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se emplee en este género de obras: 2º víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, huecillos, galletas y harina: 3º toda especie de forraje para bestias; y 4º pólvora de minas ó cualquiera otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese. Si los contratistas quisiesen fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlos tambien el Gobierno; previo otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuese necesario establecer. Se concede á los contratistas internar y hacer uso de la pólvora extranjera en el trabajo de este ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. Los contratistas están obligados á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitaren, segun las circunstancias y las exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer, con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes.

Los contratistas podrán trasportar y conducir por el ferrocarril de Arica á Tacna todos los materiales, máquinas, herramientas y demas úti-

les y efectos destinados al ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, y del mismo modo á todos sus empleados y peones mientras dure la construccion de la obra, haciendo uso del mismo privilegio que disfruta el Estado, segun la contrata con los empresarios del primero, sin perjuicio de los arreglos privados que pueda ajustar con ellos á este respecto.

20. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar á los contratistas indicados Devés Freres ó á sus albaceas, herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones por la construccion del ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia, es decir, por la linea ferrea y todos sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales, que sirven de base á este contrato, la suma total de treinta y un millones

[redacted]

dres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura en un banco ó casa comercial en Europa ó América, á satisfaccion mutua del Gobierno y de los contratistas.

22. Queda estipulado que la redaccion, forma, serie, garantias, cambios y demas condiciones de emision, autorizacion y pago de intereses, que no esten previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos, serán los mismos que se han fijado por el Gobierno de acuerdo con don Enrique Meiggs para los ferrocarriles del Callao y Lima á la Oroya y de Arequipa á Puno; debiendo tambien sobreentenderse para esta línea cualesquiera ventajas que en este órden se otorgasen al referido Meiggs.

23. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguiente: 1º El valor de las facturas por compra de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, y cuyas compras se harán bajo las órdenes de los contratistas ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre conforme á la cláusula 3ª, será abonado en el acto y sin dilacion alguna á los contratistas ó á sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, de acuerdo con los contratistas, tan

luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso que estas se efectuen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuasen en el territorio de la República: 2º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos hechos para compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la linea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero Inspector de la obra; el Supremo Gobierno, treinta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mutua de las partes contratantes, la suma de siete millones de soles en vales provi-

ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentasen al referido depositario, prévia órden del Ministerio de Hacienda: 3º El resto se pagará á los contratistas en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra.

Para que tenga lugar el pago, los contratistas presentarán mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de los vales provisionales de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del ingeniero Inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

24. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y los contratistas del ferrocarril central trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia; y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á estos el saldo, si alguno hubiese en su favor; y si resultase en contra, se les cargará en parte del primero ó primeros pagos que hayan de hacérseles.

25. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda,

para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima entregue en el acto á los contratistas ó á quien legítimamente los represente su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se les entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

26. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase á los contratistas una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite para el uso y servicio de la linea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de factura; y en caso de que por el uso haya sufrido deterioro, á precio de tasacion.

27. Los contratistas en garantia del fiel cumplimiento de este contrato, dejarán en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de un millon de soles. Este de-

inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes y derecho á los ciudadanos del Perú.

30. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone á los contratistas, no se suspenderán por enfermedad de alguno de ellos ó de todos, y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

31. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por los contratistas á otra persona, bajo pena de nulidad, sin previo acuerdo del Gobierno, consignado en escritura pública.

32. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con excepcion del pago de contribucion de timbres.

33. Queda establecido que si en la construccion de la expresada via, se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado, los empresarios pondrán este hecho inmediatamente en conocimiento del Gobierno, para que este adopte todas las medidas que crea convenientes.

34. Queda estipulado que el cambio se entenderá á razon de cinco soles por libra esterlina.

Bajo tales bases, si V. E. las encuentra justas y equitativas, estamos resueltos á encargarnos de la construccion del ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia; siendo entendido que para el efecto de presentar esta propuesta,

deracion nuestras propuestas y reso
estime mas conveniente. Es justicia,

Lima, Julio 5 de 1870.—Excn
p. p. Devés Freres, M. Artigue.

Excmo. Señor.

Juan Davies Campbell, del comerci
ante V. E. como mas haya lugar en c
presento y digo:

Que en cumplimiento de lo dispu
decreto de convocatoria para el ferr
Tacna á la frontera de Bolivia, he hec
Caja Fiscal de Lima el depósito á fia
rido para ser admitido como postor, y
acompaño el respectivo certificado co
puesta que tengo el honor de someter

racion y resolver segun lo estime conveniente á los altos intereses, que se trata de proteger y de fomentar con el establecimiento del antedicho ferrocarril.

Lima, Julio 7 de 1870.—Excmo. señor.—JUAN DAVIES CAMPBELL.

José Manuel Garcia y Garcia, Cajero Fiscal del departamento.

Certifica:

Que en esta fecha el señor don Juan Davies Campbell, del comercio de Tacna, ha depositado la suma de 500,000 soles como garantia para presentarse como postor al ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia y para constancia doy el presente en Lima á 5 de Julio de 1870.—J. M. G. Y GARCIA.

Propuesta para el ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia.

Art. 1º Juan Davies Campbell, del comercio de Tacna, se obliga construir el ferrocarril tras-

andino de Tacna á la frontera de Bolivia, con sujecion al plano y trazo hechos por el ingeniero en jefe don Alejandro Guido de Vignau, los cuales quedarán archivados y sellados en el Ministerio del ramo.

Art. 2º El empresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en el decreto de convocatoria de 8 de Junio último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura.

Art. 3º Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras de la linea se harán bajo la inspeccion del ingeniero ó ingenieros que se nombren al efecto. El Gobierno nombrará ademas, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar en que se ejecuten las compras y antes

la obra, siendo entendido que si de dichas alteraciones resultase ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los que nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 19 como precio del ferrocarril.

Art. 5º Si la obra no se ejecutase conforme al trazo y plano de que habla el art. 1º ó á las modificaciones de que se encarga la cláusula 4ª, ó si hubiese imperfeccion en la ejecucion y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el Inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan ó en caso de discordia decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario, y si este no cumpliese la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno á anular el contrato.—La suspension de la obra por mas de seis meses seguidos, por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, produce igual derecho á favor del Gobierno.—En los dos casos precedentes de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra que se haya ejecutado y los gastos en ella realizados, y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

Art. 6º El empresario se obligará á terminar completamente la mencionada linea, con todas sus dependencias y entregarla expedita para el

compensacion de aquel en que la obr
se paralizado por motivo de epidemia
tuitos ó de fuerza mayor y demas r
por derecho, con tal que sean oportu
mente reconocidos, ó bien por la dem
friese el contratista en adquirir los te
cesarios para la via y sus dependencia
de propiedad del Estado, municipales,
cencia ó de particulares.

Art. 8º El contratista se obliga á
garantizar al uso público la construc
obra por tres años despues de conclu'd
gada al Supremo Gobierno, quedando
ble durante ese tiempo á reparar á su
daños procedentes de una mala ó defec
cucion, pero no los ocasionados por
uso de la via ó por los casos fortuitos ó
mayor, de que habla la cláusula preced
se comprende en el tiempo de la garant
emplee el contratista en las reparacion
está obligado.

Art. 9º Si al Supremo Gobierno

pleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones de que habla la cláusula anterior, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita la seccion ó via ferrea para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta firmada por el contratista ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

Art. 11. El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrase, serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas.—Los agentes diplomáticos y consulares del Perú llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas no podrán exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente.

Art. 12. Los operarios, trabajadores y empleados de la linea quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil durante la obra y hasta su conclusion y entrega, salvo, para los peruanos, el caso de guerra exterior.

Art. 13. Está facultado el contratista para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos en cuanto se relacione directa ó indirectamente con la construccion del ferrocarril.

Si se necesitan terrenos de corpora
particulares, de cuenta y costo del c
Gobierno le facilitará su adquisicion
dios que determinan las leyes para
expropiacion forzosa.

Art. 15. El Gobierno se obliga
allanar las dificultades que pudieran
en la provision de aguas para el cons
trabajadores, para el uso de las loc
para los trabajos de la via y sus de
pagando el contratista la indemnizac
pondiente.

Art. 16. Las condiciones de que se
dos cláusulas precedentes, solo tendrá
cion del contrato.

Art. 17. El Gobierno no será jamas
ble de los daños y perjuicios que el c
sus agentes causaren en las propiedad
nos inmediatos á la linea, gravando es
sabilidades sobre el contratista.

Art. 18. Serán de libre exportacion

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, huecillos, galletas y harina.

3º Toda clase de forraje para bestias; y

4º Pólvora y guias para minas, ó cualquiera otro material explosivo que se emplee en la construccion de la linea.

Se concede al empresario internar y hacer uso de la pólvora extranjera, ó de fabricar él mismo en el pais la que necesite para la construccion del ferrocarril, debiendo para ello establecer depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. El contratista está obligado á acreditar el objeto de la internacion á que se refiere este artículo y á introducir solo en la cantidad que se necesitase, segun las circunstancias y las exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyese convenientes.

Art. 19. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar al contratista, don Juan Davies Campbell, ó á sus herederos, albaceas ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por la construccion del ferrocarril trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia, es decir, por la via ferrea y todos sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones que sirven de base á este contrato,

los referidos bonos ganarán el int
por ciento al año y tendrán un fond
zacion acumulativo de dos por cien
comenzará diez años despues de su e

Art. 20. Los bonos llevarán la fe
contrato, y serán firmados por el
nombrado *ad hoc* por el Supremo G
Perú y un apoderado del contratista.
tendrá lugar en el Perú, Lóndres, P
fort y Nueva York, debiendo quedar
depositados seis meses despues de
escritura en un banco ó casa comerci
dres, á satisfaccion mutua del Gobi
contratista.

Art. 21. La redaccion, forma, series,
cambio y demas condiciones de emisi
zacion y pago de intereses de los b
del todo conformes con las condicione
das para los bonos emitidos en pago
carril del Callao y Lima á la Oroya, s
lucion suprema de 27 de Marzo de 18

Art. 22. El

rocarril, y cuyas compras se harán bajo la órden del contratista ó sus agentes y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre conforme á la cláusula 3ª, será abonado en el acto y sin dilacion alguna á él ó á sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno de acuerdo con el contratista, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos ó consulares de la República del Perú residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso de que estas se efectuen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente si se efectuasen en el territorio de la República.

Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos hechos para compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la línea ó al consumo de los trabajadores y así tambien al pago de los gastos de contratacion, habilitacion y pasajes de trabajadores, como al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero Inspector de la obra, el Supremo Gobierno, cuarenta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en depósito en un banco ó casa comercial de esta capital á satisfaccion mutua de las partes contratantes, la suma de ocho millones de soles en vales provisionales girados por la Direccion de Contabilidad General contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interes al año.—Estos vales servirán

de suficiente título para cambiarlos á la par con los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion. Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de ocho millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que el contratista tenga derecho á exigir su entrega en pago de certificados del ingeniero encargado de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentase al referido depositario, prévia órden del Ministro de Hacienda.

3º El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, el contratista presentará mensualmente al depositario de los bonos en Lima, ó al depositario de los vales provi-

su favor y si resultase en contra, se le cargará en parte del primer pago que haya de hacérsele.

Art. 24. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda, para que el depositario de los vales provisionales entregue en el acto al contratista ó á quien legalmente lo represente su importe respectivo en dichos vales; computándose los intereses de los bonos que se le entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

Art. 25. Si despues de terminada la obra quedase al contratista una cantidad de rieles, durmientes, herramientas ú otros cualesquiera materiales ó útiles que el Gobierno necesite para el uso y servicio de la línea, tendrá derecho á comprarlos por el costo de factura, y en caso de que por el uso hayan sufrido deterioro, á precio de tasacion.

Art. 26. El contratista en garantía del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de un millon de soles. Este depósito será devuelto al contratista cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándosele entre tanto por dichos bonos depositados el respectivo interes. De este fondo depositado, en la parte necesaria, se hará efectiva, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupan las cláusulas 3ª y 8ª

Art. 27. Los derechos que este contrato da

las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores.

Art. 28. Este contrato solo podrá trasmitirse á otra persona previo acuerdo del Gobierno consignado en escritura pública.

Art. 29. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado se extenderá la escritura correspondiente con exencion de la contribucion de timbres.

Lima, á 6 de Julio de 1870.

JUAN DAVIES CAMPBELL.

PROPUESTA para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua.

tas, conforme á dicho decreto. Esta fianza caducará de hecho y de derecho si no fuesen aceptadas las propuestas de mis fiados, ó se elevará á escritura pública, si fuesen aceptadas, obligando desde ahora mis bienes habidos y por haber con arreglo á las leyes, para los fines del expresado decreto. Siendo esto justo, á US. pido se digne tenerme por presentado como fiador de los señores Devés Freres por la cantidad indicada, prévias las diligencias correspondientes y pasar la nota respectiva al Ministerio de Gobierno para que las propuestas de mis fiadores sean atendidas.

Es justicia &ª—Lima, Julio 2 de 1870.

TH. CLARET.

Caja Fiscal Lima, Julio 6 de 1870.

Pase al escribano de Hacienda, para que legalice la firma que precede de D. T. Claret.—GARCIA Y GARCIA.

Ante mí.—CLAUDIO J. SUAREZ, escribano público y de Hacienda.

Doy fe: que el señor D. Tadeo Claret á quien conozco, me ha expuesto que ratifica el contenido del escrito que antecede, y que la firma es suya, en cuya virtud suscribe la presente en Lima, á cuatro de Julio de 1870.

acéptase y devuélvase este recurso a
para los usos que pudiere convenirle.

GARCIA Y GARCIA.—Ante mí, CL
SUAREZ, Escribano público y de Haci

Primera propuesta.

Excmo. Señor.

Devés Freres ante V. E. respetuos
ponemos: que en conformidad con lo
en el decreto de 8 de Julio próximo
nemos el honor de someter á la ilustr
deracion del Supremo Gobierno nuest
ta para la construccion del ferrocarril
Moquegua bajo las bases y condicion
tes:

1ª Devés Freres por nosotros

de Vignau y á las especificaciones ó bases determinadas en el supremo decreto de convocatoria de ocho del corriente.

2ª Los empresarios se obligan á cumplir todas las prescripciones contenidas en el indicado decreto de convocatoria de 8 de Junio citado, declarando categóricamente que las aceptan todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura, entendiéndose que el plazo será de seis meses para principiar la obra, si no fuese posible antes.

3ª Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad y todos los trabajos y obras de la linea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrare al efecto. El Gobierno nombrará ademas, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar donde se efectuen las compras y antes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará á los contratistas de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

4ª Los empresarios se obligan á adoptar é introducir en la construccion de la linea y sus dependencias con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del ingeniero Inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de

una manera sustancial los planos y el costo total de la obra.

5ª Si la obra no se ejecutase conforme á los planos de que habla la cláusula primera ó á las modificaciones de que se encarga la 4ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requeridos los contratistas para poner el remedio conveniente por el ingeniero Inspector, se resistiesen alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente á los empresarios; y si estos no cumplieren la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de cuatro meses seguidos por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, produce igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obli-

se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufriesen los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

8ª Los contratistas se obligan á asegurar y garantizar al uso público, la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsables, durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, de que habla la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantia el que empleen los contratistas en las reparaciones á que están obligados.

9ª Debiendo comprender el trazo final diferentes secciones, queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniere recibir la linea por secciones, estarán los empresarios obligados á entregarla de ese modo, en cuyo caso los empresarios podran servirse gratuitamente de la seccion entregada, para la conduccion de los víveres, máquinas, herramientas y demas artículos, lo mismo que empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones, segun lo pactado en a cláusula anterior, presentarán los empresarios

el Gobierno.

11. Los contratistas podran intro
jadores del extranjero, y las contra
ellos celebraren serán válidas y ob
cuanto no se opongan á las leyes del
dando obligado el Supremo Gobiern
ner su autoridad para que sean respet
plidas. Los agentes diplómaticos y
del Perú, llamados á intervenir en la
ó legalizacion de dichas contratas, no
ningun caso exigir otro derecho que
ó su equivalente, conforme está ord
pecto á los colonos chinos.

12. Los operarios, trabajadores y
de la linea quedan exceptuados del s
litar, civil y concejil durante la obra
final conclusion y entrega, salvo en ca
ra exterior para los peruanos.

13. Los contratistas están facultad
cer con sus propios trabajadores el s
los puertos, en cuanto solo se relacion
indirect-

el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así como para la construccion temporal de viviendas y proveedurias de empleados, operarios y peones. Si los contratistas necesitaren algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno les facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa. Esta se hará por cuenta y costo de los contratistas.

15. El Gobierno se obliga asimismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de aguas para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando los contratistas las indemnizaciones correspondientes.

16. Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este, han de volver los terrenos y agua que provisionalmente se ocuparen durante los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan.

17. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que los contratistas ó sus agentes causaren en las propiedades y terrenos inmediatos á la linea, gravando estas responsabilidades sobre los contratistas.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material

rolante y demas que se empleen en este género de obras;

2? Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjas, garvanzos, frangollo, huecillo, galletas y harina.

3? Toda especie de forraje para bestias.

4? Pólvora de minas ó cualquier otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese. Si los contratistas quisiesen fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlos tambien el Gobierno, prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuese necesario establecer. Se concede á los contratistas internar y hacer uso de la pólvora extranjera en el trabajo de este ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. Los contratistas estan obligados á acreditar el

directamente en el puerto ó caleta de Pacocha y verificar su despacho ó descarga con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento de comercio y aduanas.

20. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar á los contratistas los indicados Devés Freres, ó á sus albaceas, herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones por la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, es decir, por la via ferrea y todos sus edificios y dependencias, provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma total de seis millones setecientos mil soles ó un equivalente en moneda corriente de los paises en donde se efectue la emision en bonos, conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 y aceptables á la par por los contratistas. Por manera que los bonos antedichos deberan ganar el seis por ciento al año; y tener un fondo de amortizacion acumulativo de dos por ciento, que comenzará diez años despues de la fecha de su emision.

21. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado de los contratistas. La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura en un banco ó casa comercial de Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y de los contratistas.

... los mismos que se han
Gobierno de acuerdo con D. Enriqu
ra los ferrocarriles del Callao y
Oroya y de Arequipa á Puno; debi
sobrentenderse para esta linea
ventajas, que en èste órden se otor
ferido Meiggs.

23. El pago del precio total estip
obra se hará efectivo en el órden
guientes:

1º El valor de las facturas por
rieles, maderas, durmientes, máqu
mientas, pólvora, víveres y demas út
riales necesarios para la construccio
del ferrocarril y cuyas compras se ha
órdenes de los contratistas ó sus age
la inspeccion del comisionado ó comis
el Gobieruo nombre conforme á la c
cera, será abonado en el acto y sin
guna á los contratistas ó á su legítim
tantes en los expresados bonos y á la
depositario nombrado por el S...

se realicen las referidas compras, en el caso de que estas se efectuen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuasen en el territorio de la República.

2º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos hechos para compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la linea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero Inspector de la obra; el Supremo Gobierno, treinta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital á satisfaccion mútua de los partes contratantes, la suma de dos millones de soles en vales provisionales girados por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interes al año. Estos vales servirán de suficiente título para cambiarlos á la par por los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion. Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de dos millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que los contratistas tengan derecho á exigir su entrega en pago de certificados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentaren al referido depositario, prévia órden del Ministerio de Hacienda.

3º El resto se pagará á los contratistas en

partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que esten en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, los contratistas presentarán mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de los vales provisionales, de que habla el inciso segundo de esta cláusula, el certificado del ingeniero Inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

24. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses, entre el Supremo Gobierno del Perú y los contratistas del ferrocarril de Ilo á Moquegua; y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á estos el saldo, si alguno hubiere en su favor; y si resultase en contra, se les cargará en parte del

26. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase á los contratistas una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite, para el uso y servicio de la linea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de factura; y en caso de que por el uso haya sufrido deterioro, á precio de tasacion.

27. Los contratistas en garantia del fiel cumplimiento de este contrato, dejarán en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de trescientos mil soles. Este depósito será devuelto á los contratistas, cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándoseles entre tanto por dichos bonos depositados, el respectivo interes.

28. De este fondo depositado en la parte necesaria, se hará efectiva, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupan las cláusulas quinta y octava.

29. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y los contratistas, ya sea con ellos mismos, ya con sus herederos, albaceas ó los que legítimamente los representen en sus derechos y acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes y derecho á los ciudadanos del Perú.

30. Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone á los contratistas, no se

[illegible] contratistas á otra pe
pena de nulidad, sin prévio acuerdo
no, consignado en escritura pública.

32. Versando este contrato sobre l
cion de una obra por cuenta del Esta
tenderá la escritura correspondiente,
cion del pago de la contribucion de ti

33. Queda establecido que si en la
cion de la expresada via, se encontras
minerales, fósiles, antigüedades y otra
plotables, que desde luego serán de
del Estado, los empresarios pondrán
en conocimiento del Gobierno, para
adopte las medidas que crea convenie

34. Queda estipulado que el cambio
derá á razon de cinco soles por libra e

Bajo tales bases, si V. E. las encue
y equitativas, estamos resueltos á er
de la construccion del ferrocarril de I
quegua; siendo entendido que para el
presentar esta propuesta, ha otorgado
Claret una fianza por doscientos mil

Segunda propuesta.

Excmo. Señor.

Devés Freres ante V. E. respetuosamente exponemos:—Que deseando encargarnos de la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua por cuenta del Estado, no tenemos embarazo para que, si no es del agrado de V. E. la anterior propuesta, cambiar su forma de manera que conduzca á que el Gobierno aproveche de todas las economias que puedan realizarse. En consecuencia, y en defecto de la primera propuesta, ofrecemos á V. E. encargarnos de la construccion de la mencionada linea, bajo las bases y condiciones siguientes: 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª, 8ª, 9ª, 10ª, 11, 12, y 13 en los mismos términos que las de la primera contrata.

14. El Gobierno concederá gratuitamente á los contratistas, el uso de los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así como para la construccion temporal de viviendas y proveedurias de empleados, operarios y peones. Si los contratistas necesitasen algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno les facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzosa.

15. El Gobierno se obliga asimismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los traba-

jadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias.

16, 17, 18, 19. En los mismos términos que los de la primera contrata.

20. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar á los contratistas los indicados Devés Freres ó á sus albaceas, herederos ó legítimos representantes de su derecho y acciones por la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, es decir, por la via férrea y todos sus edificios y dependencias provistos y equipados de todas las máquinas, útiles y enseres enumerados en las especificaciones generales que sirven de base á este contrato, la suma efectiva que llegue á invertirse en la construccion de la indicada linea, mas la comision de un quince por ciento en los casos, tiempo y forma que se indican en la cláusula vigésimotercera de este con-

diferencia de valores; siendo entendido que cualquier exceso que haya, correrá de cuenta de ellos sin lugar de su parte á reclamo de ninguna especie.

21 y 22. En los mismos términos que los de la primera contrata.

23. El pago del costo de la obra y de la comision se hará en partidas sucesivas en el órden y forma siguientes:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, y cuyas compras se harán bajo la inspeccion del comisionado que el Gobierno nombre, conforme á la cláusula 3ª será abonado en el acto y sin dilacion alguna á los contratistas ó á sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el depositario de estos que nombre el Gobierno de acuerdo con los contratistas, tan luego como se presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso que estas se efectuen en el extranjero; ó bien por persona ó autoridad competente si se efectuasen en el territorio de la República.

2º El valor de la planilla de los gastos que se hagan en la construccion de la via, colocacion de la superestructura, edificios, pago de peones, ingenieros y demas empleados, del mismo modo

32. Versando este contrato sobre
cion de una obra por cuenta del Est
derá la escritura correspondiente co
del pago de contribucion de timbres
33. En los mismos términos que
mera propuesta.
34. Queda estipulado que el cam
derá á razon de cinco soles por libr
Bajo tales bases, si V. E. las enc
y equitativas, estamos resueltos á
de la construccion del ferrocarril de
quegua; siendo entendido que para
presentar esta propuesta, ha otorga
Claret una fianza por doscientos mi
tisfaccion del Cajero Fiscal, cuyo
acompañamos en pliego abierto.—I
A V. E. suplicamos se digne to
deracion nuestras propuestas y res
estime mas conveniente.
Es justicia &ª
Lima, Julio 5 de 1870.

Tercera propuesta.

Excmo. Señor.

Devés Freres ante V. E. respetuosamente exponemos:—Que en el caso de que el Supremo Gobierno no se resuelva á emprender los fuertes gastos que demanda la construcion de una linea ancha, que llene todas las condiciones y bases contenidas en el decreto de convocatoria de 8 de Julio último, y prefiera la linea angosta en el trayecto de Ilo á Moquegua, proponemos á V. E. trabajar dicha linea angosta adoptando para su servicio locomotoras perfeccionadas por el sistema Fairlié, bien sea en los términos de la primera propuesta, ó bien en los de la segunda, reduciendo en uno ú otro caso el costo de la obra á la suma de cinco millones de soles, suma que, si se adoptan las cláusulas del primer proyecto, constituirá el valor total que debe entregársenos en bonos á la par; y si se prefieren las del segundo, constituirá el límite del que no podrá pasarse bajo ningun pretexto. Pudiendo encargarnos bajo tales condiciones de la construccion del mencionado ferrocarril de Ilo á Moquegua,

A V. E. pedimos se digne resolver lo que estime mas conveniente en su elevada sabiduria; siendo entendido que la cláusula segunda del proyecto que se adopte para esta linea, será mo-

Señor Cajero Fiscal.

Dockendorff y C.ª, de este cor
decimos: que exigiéndose por el
to convocatorio de 8 de Junio ú
ser admitidos como proponente
truccion del ferrocarril de Ilo á
presentarse préviamente ante U
faccion fiadores por la suma de
soles, y deseando nosotros hac
diente propuesta, proponemos
á los señores Bianchi hermanos
Marguet y C.ª y D. Enrique H
ciantes de esta plaza y de la del
toria responsabilidad, quienes
aquiescencia firman con noso
recurso.

En tal virtud á US. pedimos
tales fiadores y ordenar que se
ta con las diligencias del caso

Caja Fiscal, Julio 6 de 1870.

Pase al escribano de Hacienda para que legalice las firmas de los fiadores propuestos.

GARCIA Y GARCIA.—Ante mí, CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, escribano público y de Hacienda.

Doy fe: que los señores Estienne, Marguet y C.ª, Bianchi hermanos y C.ª y D. Enrique Higginson, á quienes conozco, me han expuesto que las firmas que han colocado en el recurso de la vuelta, como fiadores, son las mismas que acostumbran hacer; en cuyo comprobante suscriben la presente.

(Fecha ut supra.)

ENRIQUE HIGGINSON.—ESTIENNE MARGUET Y C.ª—BIANCHI HERMANOS Y C.ª—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, escribano público y de Hacienda.

Caja Fiscal, Julio 6 de 1870.

Siendo llanos y abonados los fiadores propuestos por la casa de Dockendorff y C.ª acéptanse y devuélvase este expediente á los interesados para los usos que vieren convenirles.

GARCIA Y GARCIA.

Ante mí.—CLAUDIO J. SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

Excmo. Señor.

Dockendorff y C.ª, de este comercio, ante V. E. respetuosamente decimos: que en conformidad del supremo decreto convocatorio de 8 del próximo pasado Junio, hacemos la siguiente propuesta para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, conforme á estas bases:

1.ª Construiremos la obra con sujecion estricta á las bases detalladas en la convocatoria oficial, publicada en "El Peruano" número 2, cuyo ejemplar acompañamos, para que se estimen como condiciones esenciales, y se inserten íntegras en la escritura que ha de otorgarse.

2.ª El Gobierno concederá á la empresa gratuitamente todos los terrenos del Estado que se necesiten para la construccion de la obra y sus dependencias, y facilitará la adjudicacion de los

ra hacer cumplir los contratos que la empresa celebre con operarios extranjeros, siempre que aquellos sean conformes con las leyes del pais, y no debiendo exigir el agente consular de Perú que los legalice, mas derechos por esto que el de un sol por cada uno.

6ª Todos los empleados de la obra y sus operarios quedan exentos de todo servicio civil ó militar, excepto en el caso de guerra nacional.

7ª Nos comprometemos á principiar la obra dentro de sesenta dias, despues de firmada la escritura del contrato, y á terminarla y entregarla al Gobierno, lista para su servicio, dos años despues, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor, bajo la pena de pagar una multa de diez mil soles mensuales por todo el tiempo que excediere de ese término, debiendo el Supremo Gobierno abonarnos igual suma por cada mes que anticipemos de dicho plazo en la entrega de la obra.

8ª Este tiempo se contará de fecha á fecha, y solo podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, ó bien por demora que sufriese la empresa para adquirir los terrenos de propiedad del Estado ó de particulares que necesitase para la construccion de la obra ó sus dependencias.

9ª Garantizamos la construccion de la obra por el término de dos años despues de concluida haciendo á nuestra costa las reparaciones que fueren necesarias, siempre que estas procediesen de la mala construccion, pero no las que re-

sultasen del debido uso del camino, por casos fortuitos ó fuerza mayor.

10. El Gobierno allanará las dificultades que pudieran presentarse para la provision de agua para el consumo de los trabajadores y bestias, y para el uso de las locomotoras, haciendo la empresa las indemnizaciones correspondientes mientras dure la construccion de la obra.

11. Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras de la linea se harán bajo la inspeccion y entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrase al efecto. El Gobierno nombrará, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales, encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar en que se efectúen las compras, y antes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisiona-

to sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrarán los empresarios, se descontará ó se abonará proporcionalmente á los empresarios sobre la suma fijada en la cláusula 13, como precio total del ferrocarril.

13. El Supremo Gobierno del Perú nos abonará por toda la obra enteramente concluida, la suma de ocho millones doscientos mil soles, en bonos emitidos conforme á la ley de 15 de Enero de 1869, cuyos bonos serán admitidos por los empresarios á la par. Estos bonos tendrán la fecha de este contrato y serán firmados por un comisionado nombrado *ad hoc*, por el Supremo Gobierno del Perú y por los contratistas ó un apoderado de ellos. La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura en un banco ó casa comercial de Europa ó América, á satisfaccion mútua del Gobierno y de los contratistas.

14. El Gobierno de acuerdo con los contratistas, fijará por un decreto especial la redaccion, forma, seña, garantia, cambios y demas condiciones de emision, autorizacion y pago de intereses, que no esten previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de los dichos bonos.

15. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguientes:

1º El valor de las facturas por comprar de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril y cuyas compras se harán bajo las órdenes de los contratistas ó sus agentes, y bajo la inspeccion del comisionado que el Gobierno nombre conforme á la cláusula undécima será abonado en el acto y sin dilacion alguna, á los contratistas ó sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, de acuerdo con los contratistas, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realice las referidas compras, en el caso de que estas se efectuen en el extranjero, ó bien por persona ó

nales girados por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interes al año. Estos vales servirán de suficiente título, para cambiarlos á la par con los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente hacer la conversion. Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de tres millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que los contratistas tengan derecho á exigir su entrega en pago de certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra ó trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentaren al referido depositario, prévia órden del Ministro de Hacienda.

3º El resto se pagará á los contratistas en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y que estén en justa proporcion en cuanto á su importe con el costo total de la obra. Para que tenga lugar el pago, los contratistas presentarán mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de los vales provisionales de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del ingeniero Inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado, y los materiales acumulados para la obra.

16. El depositario de los bonos, llevará una cuenta general de intereses entre el Supremo

Gobierno del Perú y los contratistas del ferrocarril de Ilo á Moquegua, y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á estos el saldo, si alguno hubiese en su favor, y si resultase en contra, se les cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérseles.

17. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes sin otro requisito que la órden del Ministro de Hacienda para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima entregue en el acto á los contratistas ó á quien legalmente los represente, su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se les entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

18. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase á los contratistas una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno nece-

entre el Supremo Gobierno y los contratistas, ó los que legalmente los representen en sus derechos y acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

Debemos advertir á V. E. que con el objeto de hacer las condiciones de esta propuesta mas aceptables á V. E. hemos trascrito gran parte de ellas del contrato celebrado para la construccion del ferrocarril de la Oroya, y si ella mereciese la aceptacion del Supremo Gobierno, se agregará al tiempo de otorgar la escritura, las demas cláusulas que V. E. crea necesarias para asegurarse el fiel cumplimiento del contrato y la pronta y segura ejecucion de la obra; y habiendo por nuestra parte cumplido con el requisito de la fianza prévia exigida en la convocatoria, segun lo comprueba el escrito adjunto,

A V. E. suplicamos se digne aceptar nuestra propuesta si la encontrare ventajosa para el Estado.—Es justicia &ª

Lima, Julio 7 de 1870.

Otrosí digo; que siendo notoria la gran falta de brazos en el pais, ofrecemos hacer venir de Europa operarios para la obra, quienes quedarán aquí despues de concluida esta, y contribuirán en alto grado al desarrollo de las riquezas del Perú, mediante su notoria industria, gran aplicacion al trabajo y conocimientos agrícolas, debiendo considerarse esta como otra ventaja de

bastante importancia que ofrece nuestra propuesta; fecha, ut supra.—DOCKENDORFF Y Cª

Caja fiscal del Departamento de Lima.—José Manuel Garcia y Garcia, Cajero fiscal de este Departamento,

Certifica:

Que han sido depositados en esta de mi cargo, por el señor D. Fernando Hugues, la suma de doscientos mil soles como garantia para presentarse como postor al ferrocarril de Ilo á Moquegua. Y para constancia doy el presente en Lima, á seis de Julio de mil ochocientos setenta.

J. M. G. Y GARCIA.

---

la siguiente, la que no duda será aceptada por su equidad.

Art. 1º El que suscribe se obliga á construir el ferrocarril de Ilo á Moquegua llenando en todo las condiciones del decreto supremo expedido al afecto, y publicado en "El Peruano" que tengo la honra de acompañar, condiciones que pido sean extendidas en la escritura de contrata, si mi propuesta alcanza la aceptacion de V. E.

Art. 2º En caso de que se me haga la concesion con arreglo á la propuesta que hago, el Supremo Gobierno me concederá:

(A.) La facultad de internar en el pais los operarios que me convenga traer del extranjero.

(B.) Me prestará el Gobierno su eficaz ayuda, á fin de que los inmigrantes cumplan los contratos que celebren conmigo ó con mis apoderados y de conformidad con las leyes.

(C.) Se me permitirá por el Gobierno desembarcar los útiles, materiales y víveres para el ferrocarril y sus obreros libres de todo derecho, y tambien el desembarque, si me conviene lo haga con mis propios empleados.

(D.) Toda persona ocupada en las labores del ferrocarril quedará exenta de servicio militar, salvo caso de guerra extranjera.

Art. 3º El Gobierno concederá á la empresa todos los terrenos que se necesiten en la extension y extremos de la linea para la construccion del camino ferreo, de las estaciones y demas obras y edificios anexos á estos, sin gravámen alguno para el contratista; y en caso de expropiaciones será de cuenta del Gobierno el hacer-

las, bajo las mismas condiciones; salvo que el Gobierno prefiera abonar la cantidad que para desapropiacion de terrenos ha fijado en el presupuesto de la obra.

Art. 4º Los trabajos del ferrocarril y de las obras que le conciernen los principiaré sesenta dias despues de firmado el presente contrato y quedarán concluidos en el término de tres años, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor; debiendo estipularse por mi parte la obligacion de pagar una multa de quince mil soles mensuales por el tiempo que exceda del convenido, así como una gratificacion igual por cada mes que adelante á él, esto si el Gobierno lo tiene por conveniente.

Art. 5º Las obras del ferrocarril de Ilo á Moquegua con sus anexos serán construidas en todo con arreglo á los planos, condiciones y prevenciones del supremo decreto del caso, y las haré por la suma de siete millones doscientos mil soles en bonos del tesoro.

que sufra el camino, si depende de faltas de la empresa en la construccion.

Despues de dichos tres años cesa toda responsabilidad de parte del proponente que suscribe.

Lima, Julio ... de 1870.

Excmo. Señor.

FERNANDO HUGUES.

Señor Cajero Fiscal:

Montero hermanos ante US digo: que deseando hacer postura para el ferrocarril que debe construirse del puerto de Ilo á la ciudad de Moquegua, y en cumplimiento á lo mandado en el supremo decreto de 8 de Junio del presente año, presento como garantia á los doscientos mil soles que dicho decreto establece, la firma de las personas que suscriben juntamente conmigo este recurso. Si US., como no lo dudo, la estima bastante, se servirá dictar las providencias que juzgue necesarias para su legalizacion, devolviéndome el presente recurso ó franqueándome el certificado correspondiente para acompañarlo á mis propuestas en cumplimiento del decreto.

Por tanto:

A US. suplico se digne mandar como solicito, por ser justicia.—Lima, Agosto 1º de 1870.

MONTERO HERMANOS.

p. p. del Banco de Lóndres, Méjico y Sud-América—FEDERICO FORD, Director.

Caja Fiscal, Julio 2 de 1870.

Pase al escribano de Hacienda para que legalice la firma del Director del Banco de Lóndres Méjico y Sud-América, que consta del recurso de la vuelta.—GARCIA Y GARCIA.

Ante mí.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

Doy fe: que el señor D. Federico Ford, á quien conozco, me ha expuesto que la firma que ha estampado en el recurso de la vuelta como fiador, es suya y la que acostumbra hacer: en cuyo comprobante suscribe la presente legalizacion.

Lima á 5 de Julio de 1870.

[redacted]

Montero hermanos para presentarse como postores del ferrocarril de Ilo á Moquegua.

Devuélvase este recurso al interesado para los usos que le convengan.—GARCIA Y GARCIA.

Excmo. Señor.

Montero hermanos, ante V. E. respetuosamente decimos: que acompañamos un pliego cerrado y sellado que contiene las propuestas que hacemos para construir un ferrocarril y un telégrafo de Ilo á Moquegua, igualmente que para prolongar el muelle de Pacocha, todo con sujecion al supremo decreto de 8 de Junio de 1870, á fin de que V. E. se sirva tener en consideracion dichas propuestas y aceptarlas, si fuesen convenientes á los intereses fiscales. Con la referida propuesta acompaño tambien el certificado del Cajero Fiscal por la fianza de doscientos mil soles, prescrita en el mencionado decreto.

En esta virtud:

A V. E. suplico se sirva ordenar que se tenga presente al tiempo de abrir las demas propuestas que se hiciesen.

Lima, á 7 de Julio de 1870.—Excmo. Señor.

MONTERO HERMANOS.

Propuesta que Estévan Montero y hermanos hacen al Supremo Gobierno para construir el ferrocarril de Ilo á Moquegua, igualmente que la prolongacion del muelle de Pacocha, y un telégrafo que partiendo del mismo punto termine en la expresada ciudad, bajo las condiciones siguientes:

1ª Montero hermanos se obligan á construir un ferrocarril del puerto de Ilo á la ciudad de Moquegua bajo las bases contenidas en el supremo decreto de 8 de Junio del presente año, lo mismo que la prolongacion del muelle de Pacocha y un telégrafo, que partiendo del puerto termine en la expresada ciudad, aceptando por completo y sin variacion alguna todos los pormenores que se expresan en el indicado decreto.

2ª El empresario se obliga á cumplir todas las prescripciones contenidas en el decreto de convocatoria de 8 de Junio último, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo

[redacted]

4ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la linea y sus dependencias, con tal de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de via y trazos disponga el Gobierno, ordenándolo por decreto especial, á pedimento y con informe de ingeniero Inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido que si de dichas alteraciones resultase ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se aumentará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada como precio de la obra.

5ª Si la obra no se ejecutase conforme al plano y trazos de que habla la cláusula 1ª ó á las modificaciones, de que se encarga la 4ª, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, el tercero dirimente, que será nombrado por cada uno de los árbitros, su resolucion será definitiva y obligatoria para ambas partes. La suspension del trabajo por mas de seis meses seguidos, por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, dará al Gobierno el derecho de anular el contrato. En los dos casos de caducidad ya indicados para el contrato, el Gobierno pagará la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados, y el contratista tiene el deber de indemnizar al

Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta.

6ª El empresario se obliga á terminar completamente la obra con todas sus dependencias en el término de dos años y medio, que empezarán á correr y contarse á los dos meses de firmada la escritura.

7ª El tiempo se contará de fecha á fecha, siendo entendido que podrá aumentarse en compensacion á aquel en que la obra se paralice por casos fortuitos ó de fuerza mayor, ó bien por la demora que sufriese el contratista en adquirir los terrenos.

8ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsable durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de una mala y defectuosa construccion, pero no los que provengan de fuerza mayor ó de casos fortuitos.

11. El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebre, se harán cumplir, en cuanto no se opongan á las leyes del país. Los agentes diplomáticos ó consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán de ningun caso exigir mas derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

12. Quedan exceptuados de todo servicio militar, civil ó concejil durante la obra, sus operarios, trabajadores y empleados.

13. El contratista está facultado para hacer con sus trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto se relacione con la construccion del ferrocarril, muelle y telégrafo.

14. El Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos del Estado, que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias. Si la empresa necesitare ademas terrenos municipales, de particulares ó de beneficencia, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que señalan las leyes para los casos de expropiacion forzada.

15. Queda igualmente obligado el Gobierno á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando el contratista la indemnizacion correspondiente.

16. Serán libres de todo derecho fiscal, mu-

nicipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrato: las máquinas, rieles, durmientes, herramientas, material rodante y demas que se empleen en esta clase de obras, como igualmente los que sirvan para el muelle y telégrafo, y víveres para todos los trabajadores, como tambien el forraje para las bestias.

17. El contratista queda obligado á hacer uso de la pólvora de minas del Estado, pagándola al precio corriente, en la cantidad que la fábrica pueda suministrar, haciendo uso de la pólvora extranjera en las cantidades que la fábrica nacional no pueda proporcionarle.

18. Las autoridades prestarán á la empresa el apoyo necesario para conservar el órden entre los trabajadores, y todo lo demas que tenga relacion con el trabajo ó servicio de la linea.

19. El Gobierno se reserva el derecho de comprar todos los materiales ó útiles que sobren por la mitad del precio de factura.

[redacted]

cantidad de cuatro millones doscientos mil soles, libre de todo gasto para el contratista.

22. Dichos bonos serán emitidos dentro del término de seis meses de firmado este contrato y depositado su valor en poder del agente financiero para el exclusivo servicio de la obra del ferrocarril.

23. El valor de las facturas por compra de rieles, maderas, durmientes, herramientas y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, muelle y telégrafo, cuyas compras se harán bajo las órdenes del contratista ó sus representantes y bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre, se abonará en el acto sin rebaja alguna, al contratista ó su representante, por el agente financiero en Europa.

24. Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos que se hiciesen para compra de materiales, útiles ó cualquiera otro artículo destinado al uso de la linea, el Gobierno hará un adelanto de doscientos mil soles en plata ó en letras sobre Europa al cambio corriente de plaza, que serán deducidos por cuartas partes, de los primeros certificados que otorgue el ingeniero nombrado por el Gobierno.

25. Para no demorar los trabajos durante los seis meses fijados para la emision de los bonos, el Gobierno nos pagará el valor de los certificados del ingeniero, en plata ó en letras sobre Lóndres al cambio corriente de plaza.

26. El contratista pagará al Gobierno el interes del ocho por ciento al año sobre los doscientos

mil soles expresados en el artículo 24 y tambien sobre el valor de los certificados expresados en el artículo anterior, hasta la fecha en que el Gobierno emita los bonos, es decir, seis meses despues de la fecha de la escritura.

27. El pago del precio total estipulado por la obra se hará en el órden y la forma siguiente:

En vista del certificado del ingeniero nombrado por el Supremo Gobierno, de las millas que haya listas para recibir durmientes, abonará la suma de sesenta mil soles por milla y en letras contra el agente financiero en Europa, para que los pague con el producto de los bonos emitidos con este objeto.

28. El contratista en garantia del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en depósito en arcas fiscales el diez por ciento del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos, que serán devueltos al contratista, cuando entregue la linea á satisfaccion del Gobierno.

cion de la expresada via se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, el empresario dará inmediatamente cuenta al Gobierno, para que este adopte todas las medidas que crea convenientes.

Lima, á 2 de Julio de 1870.

MONTERO HERMANOS.

Excmo. Señor.

Enrique Wyman ante V. E. respetuosamente expongo: que en conformidad con el decreto supremo de 8 de Junio último, tengo la honra de someter á su ilustrada consideracion la siguiente propuesta para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua.

1ª Me obligo á construir el mencionado ferrocarril con sujecion á los planos levantados y especificaciones contenidas en el citado decreto.

2ª Todos los materiales que se empleen en la via, serán de la mejor calidad, y todos los trabajos y obras de la linea se harán bajo la inspeccion y á satisfaccion de los ingenieros que el Gobierno nombrase al efecto.

3ª Me obligo á adoptar las alteraciones que el Gobierno juzgue convenientes en la construccion de la linea y sus dependencias, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera

sustancial los planos, especificaciones ó costo de la parte alterada.

4ª Me obligo á terminar la linea, con todas sus dependencias, en el término de dos años y medio, que empezaran á correr á los treinta dias de firmada la escritura. Queda entendido que dicho plazo debe ser de tiempo útil y expedito, salvo los casos fortuitos, ó de fuerza mayor y demas reconocidos por derecho y salvo tambien la demora que ocurra en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias.

5ª Me obligo á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra dos años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno; quedando responsable, durante ese tiempo, á reparar á mi costa los daños procedentes de una mala y defectuosa ejecucion; pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor de que ha-

7ª El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y los contratos que con ellos se celebren serán válidos y obligatorios, en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos. Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de las mencionadas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, por cada una.

8ª Se facultará al contratista para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos en todo lo que se relacione con la construccion del ferrocarril.

9ª Los operarios y empleados de la linea quedarán exceptuados de todo servicio militar, civil, ó concejil durante la construccion de la obra, salvo el caso de guerra nacional para los peruanos.

10. El Gobierno cederá grátis al contratista el uso de los terrenos de la propiedad del Estado, necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios; así como para la construccion temporal de viviendas y proveedurias de empleados y operarios. En cuanto á los terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada.

11. El Gobierno se obliga igualmente á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para

los trabajos de la via y sus dependencias, pagando el contratista las indemnizaciones correspondientes.

12. Con el fin de acelerar la conclusion del ferrocarril, queda estipulado que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones, trabajadores y artículos de primera necesidad, consignados á la empresa, podrán tocar directamente en Pacocha y verificar su despacho y descarga con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento de comercio y aduanas, respecto á los puertos mayores.

13. El Supremo Gobierno pagará al contratista, ó á sus herederos, albaceas, ó legítimos representantes, por la construccion de la via, estaciones y dependencias, máquinas, carros y demas enseres enumerados en las especificaciones que sirven de base á este contrato, la suma total

[redacted]

despues en un banco ó casa comercial en Europa, á satisfaccion mútua del Gobierno y del contratista. La redaccion y forma de los bonos y cupones se hará de acuerdo con el Supremo Gobierno y el empresario, y tambien se fijará la garantía y demas condiciones de emision que sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de los dichos bonos.

15. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguientes:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas y demas útiles y materiales necesarios para la contruccion y equipo del ferrocarril, sea que se compren en el pais ó en el extranjero, será abonado sin dilacion alguna al contratista ó sus representantes, en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, tan luego como se le presenten las referidas facturas, debidamente certificadas.

2º El resto se pagará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos y cuyo importe esté en justa proporcion con el costo total de la obra, debiendo el contratista, al efecto, presentar mensualmente al depositario de los bonos, ó á su agente en Lima, ó al depositario de las obligaciones de que habla el inciso tercero de esta cláusula, el certificado del ingeniero ó ingenieros Inspectores de la obra.

3º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos que se hicieren para compra de materiales, víveres, útiles ó cuales-

quier otros artículos destinados al uso de la linea, ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero Inspector de la obra, el Supremo Gobierno, treinta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mútua de las partes contratantes, la suma de dos millones de soles en obligaciones giradas por la Direccion de Contabilidad General, contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interes al año; las cuales quedarán anuladas y canceladas tan luego como emitidos los bonos, se entregue al referido depositario una suma en bonos igual á la expresada en las mencionadas obligaciones. Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de dos millones de soles de obligaciones en depósito, correrán de cargo y cuen-

deba hacer efectivo el pago, entregue en el acto al contratista ó á quien legalmente lo represente su importe respectivo.

18. Si por cualquier acontecimiento, el Supremo Gobierno dejase de pagar tres mesadas consecutivas, ocasionando con esta falta la paralizacion del trabajo, irrogando perjuicios al contratisto, queda este facultado, ó bien para suspender la obra sin renunciar por ello á su derecho de exigir el cobro de lo debido, con el interes corriente en la plaza de Lima, y los daños y perjuicios que experimente, ó á continuarla hasta su terminacion buscando capitales, y explotar por su cuenta el ferrocarril hasta ser cubierto de la suma total que se le adeude, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que haya sufrido, hipotecándosele para este efecto y desde ahora para entónces, todos los materiales, herramientas, máquinas y útiles que existan en el lugar del trabajo ó fuera de él, pertenecientes á la empresa y que hayan sido comprados con el dinero del Estado, comprendiéndose ademas en esta hipoteca la parte de la obra ya hecha hasta el momento de la suspension del pago.

19. Si el empresario por su parte suspendiese los trabajos de la obra por tres meses ó mayor tiempo, el Gobierno queda autorizado por este solo hecho, salvo los casos mencionados en la cláusula 4ª, para declarar por sí solo fenecido el contrato, y exigir de dicho empresario indemnizacion de daños y perjuicios por falta de cumplimiento, conforme á la ley.

20. En caso de muerte ó enfermedad del con-

contratista, sus herederos ó legítimos representantes le sucederán en todos los derechos y acciones de este contrato.

Bajo las condiciones que anteceden me obligo á llevar á cabo la obra de que trata la presente propuesta y para formalizarla acompaño el certificado que acredita haber presentado á la Caja Fiscal la garantia requerida por el decreto de 8 de Junio último.

Por tanto:

A V. E. suplico que teniendo por presentada esta propuesta, se digne tomarla en consideracion y resolver lo que estime mas justo y conveniente.

Lima, á 6 de Julio de 1870.

Excmo. Señor.

ENRIQUE O. WYMAN.

[redacted]

FIJASE el tipo de los bonos á D. Enrique Meiggs.

En Lima á los seis dias del mes de Julio de mil ochocientos setenta, reunidos en el salon del despacho del señor Ministro de Hacienda y Comercio, su señoria el Dr. D. Nicolas de Piérola y D. Enrique Meiggs, contratista para la construccion de los ferrocarriles del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno, el señor Ministro expuso: que conviniendo á los intereses del Estado y á los del mismo contratista, por las razones por él alegadas, el celebrar un contrato de compra de los bonos en emision dados á Meiggs en virtud de sus contratos y por pago de ellos, proponia á este un contrato de esta especie que permitiese al Gobierno proceder libremente en sus operaciones de crédito, simplificar sus relaciones con el contratista y asegurar á este desde ahora un precio líquido por valor de la construccion. Debatido detenidamente el asunto de una y otra parte, quedó arreglada y convenida la negociacion en los términos siguientes:

1º De los once millones novecientas veinte mil libras, monto total de la emision establecida por los supremos decretos de 31 de Diciembre de 1869 y 27 de Marzo del presente, D. Enrique Meiggs recibirá en bonos la cantidad de ciento sesenta mil libras esterlinas, por las cuales pagará los gastos de emision y demas que se hubiesen

ocasionando en la parte que les respecte con relacion al monto total de la emision.

2º Los once millones setecientas sesenta mil libras esterlinas restantes en bonos; ó sean cincuenta y ocho millones ochocientos mil soles son vendidos por D. Enrique Meiggs y comprados por el Supremo Gobierno del Perú al tipo de setenta y nueve por ciento, por manera que el segundo solo entregará al primero por precio de las construcciones pactadas, mencionadas antes, y de los derechos adquiridos por sus contratos y y supremas resoluciones expedidas hasta la fecha la cantidad de cuarenta y seis millones cuatrocientos cincuenta y dos mil doscientos soles, en moneda sonante ó letras á la eleccion de Meiggs á noventa dias vista en la forma que se expresa á continuacion.

3º De esta suma, seis millones cuatrocientos cincuenta y dos mil doscientos soles serán en-

jos hechos y que se presenten para su abono durante el primer año, y con la del cincuenta por ciento de los mismos certificados en los años siguientes, sin perjuicio de la deduccion por garantía, establecida en el artículo 8º de la suprema resolucion de 27 de Marzo último. Este préstamo ganará el interes del seis por ciento anual al rebatir.

5º Esta anticipacion de cinco millones será empleada por D. Enrique Meiggs en la cancelacion de los créditos que tiene contraidos en los bancos de la capital, quedando por tanto sin efecto la emision de vales provisionales, autorizada por suprema resolucion de 31 de Diciembre de 1869 y actualmente en expedicion. El remanente de la expresada suma será aplicado por el contratista á la introduccion de operarios para la aceleracion de los trabajos.

6º Los treinta y cinco millones de soles restantes serán entregados á D. Enrique Meiggs en dinero sonante, y en letras sobre Lóndres á noventa dias vista y al cambio de cuarenta y cinco y cinco octavos peniques por sol, á medida que el contratista vaya presentando los certificados de trabajos hechos y materiales comprados, despues de deducidas las entregas anteriores y las sumas correspondientes al depósito por garantía y amortizacion del anticipo convenido con sus intereses al rebatir.

7º En garantía de esta anticipacion ofrece por fiador y garante de ellos á la casa de Dreyfus Hermanos y Compañía, la cual se constituirá fiador de mancomun *et in solidum* con el contratis-

ta por los cinco millones de soles y sus intereses.

8º El Supremo Gobierno del Perú establece y solemnemente declara que el millon doscientos noventa mil cuatrocientas cuarenta libras esterlinas, ó sean á la par, seis millones setecientos ochenta y ocho mil sesenta y siete soles noventa y cinco centavos á que hace referencia la cláusula 3ª de este documento, y los cuarenta millollones de las cláusulas 4ª á 6ª que hacen en todo cuarenta y seis millones setecientos ochenta y ocho mil sesenta y siete soles noventa y cinco centavos, no podrán ser aplicados en ningun tiempo, y por razon alguna, á otro pago que al de las construcciones de los ya expresados ferrocarriles.

9º A este fin la casa de Dreyfus Hermanos y Cª, emisora del empréstito y depositaria de los bonos y sus productos, nombrada por suprema resolucion de 31 de Diciembre de 1869, abrirá

del primero, pero con la calidad precisa de que el Gobierno no abonará otra comision de giro que el medio por ciento establecida en el contrato de 17 de Agosto de 1869, ni comision ó premio alguno en la introduccion de numerario ó pastas, que el Gobierno creyere conveniente realizar.

11. Este contrato será sometido por su señoria el Ministro de Hacienda y Comercio al acuerdo y aprobacion de S. E. el Presidente de la República y con esta, serán notificados D. Enrique Meiggs y la casa de Dreyfus Hermanos y C.ª, antes de la espiracion del siguiente dia al de la fecha, que precede al de la llegada de la próxima mala de Europa: con lo cual se tendrá por definitivamente concertado, formalizado y obligatorio para ambas partes,

Fecho lo que, fué extendido el presente documento que suscriben su señoria el Ministro de Hacienda y Comercio y D. Enrique Meiggs. — NICOLAS DE PIÉROLA. — ENRIQUE MEIGGS.

Lima, Julio 7 de 1870.

Visto el proyecto de contrato celebrado entre el Ministro de Hacienda y Comercio y D. Enrique Meiggs, contratista para la construccion de los ferrocarriles del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno, y en mérito de las consideraciones y cálculos presentados por el primero que manifiesta la conveniencia y ventajas que reportará

al Estado la operacion propuesta, apruébase en todas sus partes el mencionado contrato y se dispone:—Que la Direccion de Administracion proceda en el dia á hacer notificar este decreto á D. Enrique Meiggs y la casa Dreyfus Hermanos y Compañia para los efectos de la estipulacion contenida en la cláusula 11ª del proyecto precedente, extendiéndose la correspondiente escritura.

Regístrese y publíquese.—**Rúbrica de S. E.**—PIÉROLA.

Lima, Julio 7 de 1870.

Pase al Escribano Público y de Hacienda para para que ponga en conocimiento de D. Enrique Meiggs y de la casa Dreyfus Hermanos y Compañia el contenido de la resolucion que pre-

Seguidamente hice otra notificacion como la anterior á la casa de Dreyfus Hermanos y Compañia; é instruida del tenor del decreto supremo del frente, firmó doy fe—p. p. Dreyfus Hermanos y Compañia. — GUILLERMO SCHEEL. — SUAREZ.

FERROCARRIL de Lima á Pisco.

Lima, Julio 9 de 1870.

Visto este expediente con el recurso y poderes presentados por D. Enrique Perez de Velasco y D. José Herce, á nombre de D. Andres Alvarez Calderon, manifestando estar llanos á aceptar las modificaciones propuestas por el Gobierno para la construccion del ferrocarril de esta ciudad al puerto de Pisco, y considerando: que el nuevo poder fechado en 6 de Abril último, en la ciudad de Paris, ha sido otorgado por D. Andrez A. Calderon á favor de los citados representantes con todos las requisitos que previene la ley del caso; que el mencionado poder ha sido presentado dentro del término de los noventa dias que por decreto de 18 de Febrero último, se fijaron á los expresados representantes; que en el expresado poder consta la autorizacion especial que Calderon concede á sus apoderados para que acepten llana y lisamente las modificacio-

nes propuestas por el Gobierno en 14 de Julio de 1869, respecto á la emision de bonos que debe hacerse para la construccion del citado ferrocarril; que igualmente estan facultados los mencionados apoderados para aceptar las bases y condiciones estipuladas en el decreto de 12 de Julio del año anterior, por el que se concedió á su poderdante D. Andres Alvarez Calderon la construccion de la citada via ferrea, comprendida entre esta ciudad y el puerto de Pisco; se resuelve: que queda sin valor ni efecto el decreto de 15 de Enero último, relativo á la nueva convocatoria para la admision de propuestas referentes á la construccion del expresado ferrocarril, que es al que se refiere el de 18 de Febrero citado; y en su consecuencia, se concede que D. Enrique Perez de Velasco y D. José Herce, como apoderados de D. Andres Alvarez Calderon, aceptan llana y lisamente las condiciones espe-

FERROCARRIL de Tacna á la frontera Bolivia.

Lima, Julio 25 de 1870.

Vista la propuesta que hace D. Juan Davies Campbell, socio representante de la casa de Hainsworth y C.ª de Tacna y D. Cárlos Ochsenins, apoderado de E. Eslanger y C.ª de Paris, para plantificar por su cuenta un ferrocarril de Tacna á las fronteras de Bolivia, y considerando: que el Gobierno por decreto de 8 de Julio último, convocó propuestas para la construccion de una via ferrea, y publicados los respectivos avisos, se presentaron varias solicitudes para hacer la obra por cuenta del Estado: Hainsworth y C.ª y Eslanger y C.ª por medio de sus respectivos representantes, ofrecen hacer ese mismo camino sin gravámen ninguno para el fisco, limitándose á pedir un simple permiso para su construccion: que el Gobierno no debe usar de la autorizacion que le conceden las leyes de 8 de Noviembre de 1864 y 13 de Enero de 69, para mandar construir ferrocarriles en la República por cuenta del Estado, sino en el caso de que no haya una empresa particular que los haga por su propia cuenta; de conformidad con lo acordado por el Consejo de Ministros: accédese á la enunciada propuesta de Hainsworth y C.ª y E. Eslanger y C.ª para hacer el ferrocarril de Tacna á las fronteras de Bolivia, de mocion á vapor, bajo las bases y condiciones siguientes:

1º El Gobierno faculta á Hainsworth y Cª y á Eslanger y Cª para que organicen una sociedad anónima que se proponga construir el ferrocarril, que partiendo de Tacna, termine en las fronteras de Bolivia, en el punto mas conveniente á los intereses de la empresa, siempre que este no se halle á mas de tres leguas al norte del pueblo de Charaña.

2º La empresa se denominará Ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, y las obligaciones de ella, en cuanto á la construccion del camino, recaerán sobre los proponentes Hainsworth y Cª y Eslanger y Cª, á quienes el Gobierno exigirá su cumplimiento, pudiendo ellos organizar la sociedad en el tiempo y forma que creyesen conveniente.

3º Los trabajos comenzarán precisamente dentro de diez y ocho meses de firmada la escritura, de manera que la linea se halle expedita para el tráfico

al efecto comisione, á fin de asegurarse de que la linea está construida con toda la solidez precisa y con arreglo á los últimos adelantos, sin cuyo requisito no podrá entregarse al tráfico público.

7º El Gobierno concede gratuitamente á la empresa los terrenos de propiedad nacional que necesitase para la plantificacion de la linea, sus estaciones, depósitos, almacenes y demas dependencias; y en cuanto á los terrenos de municipalidades, de beneficencia, de particulares ó de cualquier corporacion que necesitase la empresa para el mismo objeto de plantificar la linea y sus dependencias, el Gobierno le facilitará su adquisicion por la expropiacion de ellos conforme á las leyes.

8º Se importará libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó de muellaje durante los seis años que debe tardar la construccion de la linea:

1º Las locomoteras, coches, carros de todas clases, ruedas y demas útiles y meteriales que empleen para su construccion, conservacion y reparacion:

2º Rieles, planchas de ligadura, pernos, durmientes y en general todo lo relativo á la sobreestructura del camino:

3º Materiales para la construccion y conservacion de las estaciones, almacenes, depósitos, estanques y cañerias, como son fierro de todas clase y formas, maderas &ª

4º Las máquinas que se necesiten para la formacion y sostenimiento de la maestranza y talle-

res, inclusas las herramientas y útiles que en ellos se empleen:

5º Combustible de todas clases, forraje, aceite para las máquinas y locomotoras.

9º Sobre todos los artículos que se importen libres de derechos, el Gobierno se reserva la facultad de dictar las providencias que estime convenientes para asegurarse de la aplicacion de esos objetos.

10. El Gobierno proporcionará á la empresa, al precio corriente en plaza, la pólvora de mina que necesitase y si no se le pudiese proporcionar, permitirá su introduccion del extranjero, libre de todo derecho, con las precauciones que tenga á bien dictar.

11. La empresa podrá introducir trabajadores del extranjero para la construccion de la linea y el Gobierno hará cumplir los contratos que con

y las escrituras quese otorguen, tanto por la presente concesion, como por la formacion de la sociedad anónima, estarán libres del derecho de timbres.

15. El ancho de la via será cuando menos de tres piés seis pulgadas inglesas, pudiendo aumentarse hasta cuatro piés ocho y media pulgadas si la empresa lo estima conveniente, consultando en todo caso la comodidad y seguridad de los pasajeros y del servicio público en general.

16. La empresa no está obligada á adoptar la linea y trazo que resultan de los estudios practicados por mandato del Gobierno, sino que puede adoptar estos ó los que sus propios estudios demuestran ser mas ventajosos, pudiendo, si lo estima conveniente, ascender á la cordilera por la ruta de Sama, Cosuca, Tarata, Palca, Yungani ó las inmediaciones de cualquiera de estos puntos.

17. La empresa conducirá gratis la balija del correo y la correspondencia del Estado; y por la mitad de los precios de tarifa las tropas, jefes oficiales y empleados públicos que viajen en comision del servicio. Los efectos ó artículos pertenecientes al Estado, los conducirá tambien por la mitad de los precios que señala la tarifa.

18. La empresa fijará la tarifa da fletes y pasajes, regulándola en centavos de sol por milla y sometiéndola á la aprobacion del Gobierno.

19. El Gobierno podrá comprar en cualquier tiempo la propiedad del camino y de todas sus dependencias, esté ó no concluido, por el precio

TRASPASO del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe.

Decreto de timbres.

Lima, Agosto 2 de 1870.

Visto este recurso, se concede al ocurrente D. Rafael Barbe la licencia que solicita para trasmitir sus derechos como empresario del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, á D. Andres Zapata y D. José Gregorio Garcia, quienes se proponen realizar la indicada abra formando una sociedad anónima, y teniendo en consideracion: que la garantia de 7 por ciento acordada por el Gobierno á dicha empresa es contingente y por lo tanto puede llegar ó no el caso de que se haga efectiva y que aun supuesto lo primero, dicha garantia es una obligacion que se ha impuesto el Estado y pesa exclusivamente sobre él:

FERROCARRIL de Chancay al Cerro de Pasco.

Lima 6 de Agosto de 1879.

Vista la propuesta que hace D. Federico Blume para construir por cuenta particular un ferrocarril de Chancay al Cerro de Pasco; y teniendo en consideracion que es un deber del Gobierno proteger y fomentar todas las obras que contribuyan al progreso y bienestar de los pueblos; que la facilidad en las comunicaciones y trasporte es lo que mas directa y eficazmente contribuye á ese resultado: que el proponente Blume ofrece hacer por su cuenta la enunciada via sin gravámen ninguno para el fisco: se accede á su solicitud, y en consecuencia se le autoriza para que proceda á la construccion del expresado ferrocarril bajo les bases y condiciones siguientes:

1ª El Gobierno faculta á D. Federico Blume para que organice una sociedad anónima con el objeto de que construya un ferrocarril de mocion á vapor de Chancay al Cerro de Pasco.

2ª La empresa se denominará Ferrocarril de Chancay al Cerro de Pasco y las obligaciones de ellas en cuanto á la construccion del camino recaerán sobre el proponente D. Fedrico Blume, á quien el Gobierno exigirá su cumplimiento, pudiendo organizar la sociedad en el tiempo y forma que creyere conveniente.

3ª Los trabajos de la linea comenzarán á los diez y ocho meses de firmada la escritura de

ellos celebre conforme á las leyes del pais.

12. Los empleados, trabajadores y operarios de la linea estarán exentos del servicio militar, excepto los peruanos en caso de guerra nacional ó extranjera.

13. No se exigirá á la empresa durante el término de noventa y nueve años ninguna otra contribucion que la que las leyes impongan en general á los ferrocarriles de propiedad privada, y las escrituras que se otorguen, tanto por la presente concesion, como por la formacion de la sociedad anónima, estarán libres del derecho de timbres.

14. El ancho de la via será cuando menos de tres piés seis pulgadas inglesas, pudiendo aumentarse hasta cuatro piés ocho y media plugadas si la empresa lo estima conveniente, consultando en todo caso la comodidad y seguridad de los pasajeros y del servicio público en general.

el mismo precio, y en ningun caso podrá trasferirse la propiedad del camino á ningun Gobierno ó estado extranjero.

18. El Gobierno podrá comprar en cualquier tiempo la propiedad del camino y de todas sus dependencias, esté ó no concluido, por el precio de tasacion que se fijará por peritos que nombrarán el Gobierno y la empresa.

19. La empresa se considerará siempre nacional, y cualquiera cuestion relativa á ella será resuelta definitivamente por los tribunales de la República conforme á las leyes del pais y sin ninguna intervencion diplomática. Lo mismo queda establecido respecto de cualquiera individuo ó asociacion á quien la actual empresa trasfiera sus derechos.

20. La empresa queda sujeta en todo á las leyes y reglamentos de policia y seguridades que se dicten respecto de los ferrocarriles.

21. Si fuese necesario construir otra linea que atraviese la que por el presente se concede, la empresa no podrá impedir que sus rieles sean cortados por los de la nueva via.

22. Los cercos, puentes, caminos y cauces públicos ó privados que atraviesen la linea, serán restablecidos por la empresa, de manera que los caminos queden expeditos, que no se entorpezca el tráfico, ni sufran daño alguno los propietarios. Pase este expediente al Ministerio de Hacienda, para que previa aceptacion de los pro-

ponentes, se otorgue la correspondiente escritura.

Publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E. —SANTA MARIA.

PAGO de estudios del ferrocarril de Trujillo á Eten.

Lima, Agosto 11 *de* 1870.

Vista la solicitud de D. Antonio Garatea para que se le abonen los gastos hechos en los estudios del ferrocarril de Trujillo á Eten para que se le autorizó por supremo decreto de 28 de Agosto de 1869; y teniendo en consideracion que por dicho decreto no se obligó el Gobierno á pagar

[redacted]

PAGO de estudios del ferrocarril de Paita á Piura.

Lima, Agosto 13 de 1870.

Visto el recurso presentado por el ingeniero D. Eucber Henry, pidiendo se le abonen los gastos que dice haber hecho de su peculio en la comision que se encomendó al ingeniero Thomas para hacer los estudios del ferrocarril de Paita á Piura y resultando contradicho este hecho en el informe del ingeniero jefe de dicha comision, se declara sin lugar su solicitud, previniéndosele que en el perentorio término de ocho dias exhiba los trabajos que se le encomendaron por el ingeniero Thomas.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

FERROCARRIL del Cuzco.

Lima, Agosto 23 de 1870.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

En contestacion á la apreciable nota de US. diré que la comision de ingenieros, encargada de

verificar los estudios del ferrocarril del Cuzco, salió de Arequipa el 1º de Agosto á las órdenes del ingeniero señor Victor Pretot Freire, provista de todo el personal, útiles é instrumentos necesarios para dar pronto término á sus trabajos. Tambien me es satisfactorio anunciar á US. que segun los informes del ingeniero en jefe del ferrocarril de Arequipa, la comision debe tener á esta fecha, reconocidas y estudiadas muy cerca de trescientas millas. Lo que tengo el honor de comunicar á US. para su inteligencia y demas fines.—Dios guarde á US.—S. M.

p. p. ENRIQUE MEIGGS.—JUAN MEIGGS.

PIDESE que el ferrocarril de Puno pase por Azángaro.

[redacted]

Lima, Agosto 26 de 1870.

Señor Coronel Ministro de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. C. M.

En contestacion á la apreciable nota de US. fecha 24 del presente, tengo el honor de exponer á US. que la comision de ingenieros encargada de hacer los estudios del ferrocarril del Cuzco, ha recibido órdenes de estudiar diferentes vias, y entre ellas la via de Azángaro, á fin de elegir la mas ventajosa y mas practicable á la conclusion de todos los trabajos. Sin embargo, por el próximo vapor, se le trasmitirán nuevas órdenes llamando la atencion del jefe de la comision sobre el estudio de la via recomendada por US. á peticion de los vecinos de Puno.

Lo que tengo la honra de poner en conocimiento de US. para su inteligencia y demas fines.—Dios guarde á US.—S. C. M.

p. p. ENRIQUE MEIGGS.— JUAN MEIGGS.

ESTACION del ferrocarril de Arequipa.

Lima, Agosto 29 de 1870.

Estando para terminar los trabajos del ferro-

carril de Mejia á Arequipa, y siendo por lo tanto necesario determinar el sitio en que debe construirse la estacion de esta ciudad, la que debe servir al mismo tiempo para el ferrocarril de Puno; se resuelve: que dicha estacion se haga en el terreno de la propiedad del señor Goyeneche y de la Sociedad de Beneficencia que se halla comprendido en el ángulo que forman el camino de Tingo y el de la Ronda; y á una distancia que no exceda de ocho cuadras de la plaza principal. La enunciada estacion tendrá cuando menos mil doscientos piés de largo, por novecientos de ancho, y se construirá con todas las condiciones necesarias para el cómodo servicio de los dos ferrocarriles á que está destinada. Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Federico Hohaguen.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

INSPECCION del ferrocarril de Puno.

Lima, Agosto 25 de 1870.

Nómbrase superintendente de la segunda seccion del ferrocarril de Arequipa á Puno, al coronel graduado D. Miguel Zegarra, debiendo percibir mientras dure su comision el haber de su clase militar, aplicándose este gasto al crédito suplementario abierto para los extraordinarios del Ministerio de Gobierno.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

ESTUDIOS del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca.

Lima, Setiembre 1º de 1870.

Nómbrase al ingeniero D. Eucker Henry para que marche al puerto de Huanchaco á levantar el plano de aquella ciudad en lugar del ingenie-

ro Sieber, á quien se le ha encomendado los estudios del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca, debiendo disfrutar el ingeniero Henry de la gratificacion de dos soles diarios mientras dure su comision; expídanse las órdenes consiguientes.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

FERROCARRIL de Chorrillos.

Lima, Setiembre 14 de 1870.

Visto este oficio del ingeniero encargado de la direccion de la Quinta Normal de Agricultura y Hacienda Modelo Experimental, en que da cuenta de los reparos que hay que hacer en la

PRIVILEGIO de aeróocarril.

Lima, Octubre 13 *de* 1870.

Vista esta solicitud en que D. Eugenio Higueras pide permiso, con exclusiva de cinco años, para establecer en el puerto de Malabrigo un aparato de locomocion aérea que partiendo de la playa entre al mar hasta quedar fuera del alcance del oleaje, con el objeto de que sirva al embarque y desembarque de pasajeros y mercaderias; y teniendo en consideracion: que las frecuentes desgracias ocasionadas en el citado puerto, provenientes de sus condiciones topográficas y de la braveza del mar, manifiestan la necesidad de arbitrar un medio de evitarlas; que el aparato de la locomocion aérea cuya construccion propone Higueras, está llamado á satisfacer la necesidad á que se refiere el anterior considerando; que es un deber del Gobierno proteger la ejecucion de toda obra útil que proporcione comodidad al público; que la que se propone no ocasiona ningun desembolso al erario: concédese al recurrente el permiso que solicita, acordándosele una exclusiva de cinco años para la explotacion del aparato mencionado en la playa de Malabrigo, con la condicion de que no podrá ser entregado al público hasta que despues de examinado por el ingeniero que se nombre al efecto, resulte reunir las calidades precisas de seguridad y de que la tarifa de fletes ha de ser aprobada por el Gobierno. Pase al Ministerio de Hacienda

para el otorgamiento de la respectiva escritura. —Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

RESCICION del contrato de Salaverry á Trujillo.

Lima, Octubre 17 de 1870.

Teniendo en consideracion: 1º Que del oficio del Prefecto de la Libertad de 13 del presente, aparece que en esa fecha aun no habian comenzado los trabajos del ferrocarril de Trujillo á Salaverry:

2º Que en el artículo 7º del supremo decreto

8 del presente, siendo por consiguiente llegado el caso de la rescision del contrato.

4º Que la negligencia del contratista ó su falta de recursos para llevar á cabo la empresa del ferrocarril enunciado, no debe perjudicar los altos intereses que esa obra esta llamada á satisfacer ni la importancia de los costosos trabajos que el Gobierno ha emprendido en el puerto de Salaverry, los que exigen como complemento indispensable la union de este punto con la ciudad de Trujillo por medio de una via ferrea.

5º Que habiendo faltado Ugarte á sus compromisos, debe hacerse efectiva la cláusula penal fijada en el artículo 21 del preindicado decreto de 27 de Abril. Se declara rescindido el contrato celebrado con D. Juan Manuel Ugarte, relativamente al ferrocarril de Salaverry á Trujillo, y sin ningun valor, fuerza ni efecto las concesiones que se hicieron á aquel por el mencionado decreto de 27 de Abril último.—Comuníquese al Ministerio de Hacienda para que mande cancelar la escritura y para que disponga que la Caja Fiscal de este Departamento ejecute á Ugarte ó á sus fiadores para el pago de la multa de dos mil soles que voluntariamente se impuso el contratista.—Regístrese y publíquese.

Rúbrica de S. E.—Santa María.

Lima, Octubre 21 *de* 1870.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

De regreso de una inspeccion á la linea férrea "Callao-Oroya," hallé la nota de US. de 15 del presente, que contesto, en la cual me ordena decirle qué número de millas recorre la locomotora, de las que están terraplenadas, expeditas ya para recibir rieles y de las que no estan.

La locomotora recorre de ida el término en el Callao hasta un poco adelante de Pacayal, una distancia de cerca de veintiuna millas, hallándose la colocacion de los rieles entre los puntos 33 y 34 kilómetros, de modo que ya estan en comuni-

te en tal estado el terreno despues de que sobre él se haya traido el ya definitivo de creacion, pero sí puedo afirmar que el trabajo del terraplen se halla hasta 70 ó 71 kilómetros y que ademas hay trabajo puesto en las peñolerias de San Bartolomé entre 75 á 78 kilómetros.

Consta así que el terraplen ha llegado á 70 kilómetros ó sean 43 ½ millas, el que aunque no se halla dispuesto á recibir los rieles, á lo menos puede llamar ó considerarse casi así en el estado actual, puesto que á la vez que está concluido en cuanto á trabajos fuertes, dificiles y pesados, le falta tan solo para su conclusion el limaje, fincas y unos ú otros trechos de cortes y rellenos, que meramente necesitan una gran acumulacion de peones para dejar el terreno listo y expedito para la última mano de obra; llegada la vez que se acerca la colocacion de los rieles, que avanzan á razon de 400, 500 y 600 metros diarios, á partir desde el término donde hoy se halla. Así con referencia á lo expuesto me es lícito contestar que el terraplen está á los 70 kilómetros ó sean 43 y ½ millas distantes del Callao.

Toda la linea mide entre sus dos términos 209 kilómetros ó sean 130 millas y relativamente á este guarismo, recorriendo la locomotora hoy dia 21 millas, quedan 109 millas por recorrer; y hallándose el terraplen á las 43 ½ millas de distancia del Callao, quedan 86 ½ millas hasta la Oroya; si se hace la sustraccion sobre 70 ki-

lómetros donde se halla ahora el terraplen puesto, quedan tan solamente 13 kilómetros ú ocho y media millas.

Creo haber contestado en este el contenido de la nota á que me refiero.

Dios guarde á S. S.—**Federico Hogagen.**

AEREOCARRIL en el Cerro de Pasco.

Lima, Octubre 18 *de* 1870.

Vista la solicitud del Dr. D. Manuel Moreno y Maiz, pidiendo que se le permita establecer líneas aéreas, entre las minas y fundos de su propiedad en el mineral del Cerro de Pasco, para

personas que recorran por dichos lugares á pié ó á caballo, y sin perjuicio de tercero.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

FERROCARRIL de Pisco á Ica.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE

Ica, á 24 de Octubre de 1870.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

S. M.

Cábeme el honor de elevar original al despacho de US. el oficio del Subprefecto de la provincia de Chincha, fecha en 21 del que cursa, en que da una razon del estado en que se hallan los trabajos del ferrocarril que va á establecerse entre esta ciudad y el puerto de Pisco, cumpliendo la órden que al efecto le dirigí por consecuencia del oficio de US. de 15 del mismo, en que se sirvió manifestarme que necesitaba conocer el estado de esa obra.

Dios guarde á US.—S. M.

PEDRO DE LA HAZA.

PREFECTURA DE LA PROVINCIA
DE CHINCHA.

Pisco, Octubre 21 de 1870.

Señor Capitan de Navio, **Prefecto del Departamento.**

S. C. P.

En vista de su estimable oficio de fecha de ayer, en que se sirve trascribirme el del señor Ministro de Gobierno, Policia y Obras Públicas, de 15 del actual, sobre la necesidad que tiene de conocer el estado en que se hallan los trabajos del ferrocarril de este puerto á esa ciudad; me he apresurado á tomar los datos convenientes para poder decir á US. en contestacion, que se

toras que llegaron á este puerto en la semana última, con las cuales continuará muy pronto la colocacion de durmientes y rieles en las veintitres millas preparadas para recibirlos; y que actualmente está armándose una locomotora de gran poder para que recorra la linea hasta el punto en que se halle perfeccionada.

Dios guarde á US.—S. C. P.

José María Alvizuri.

REHABILITACION del contrato de Salaverry

Lima, Octubre 26 de 1870.

Manifestándose en el presente informe del Prefecto de la Libertad que el empresario del ferrocarril de Trujillo á Salaverry habia remitido gran cantidad de materiales para la construccion de esa obra, y habiendo avisado por telegrama fecha 25 del actual el Subprefecto de Trujillo que los trabajos de terraplen habian ya comenzado; se suspenden los efectos del supremo decreto de 1º de este mes por el que se declara rescindido el contrato celebrado con D. Juan Manuel Ugarte para la construccion del enunciado ferrocarril, el que quedará en todo su vigor y fuerza. Comuníquese, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S. E.—Santa María.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE TARAPACÁ.

Iquique, Octubre 30 de 1870.

Señor Ministro de Estado en el Despacho del Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

En cumplimiento de lo dispuesto por US. en su respetable oficio de 15 del actual, tengo la honra de elevar al digno despacho de US. el oficio del Subprefecto de la provincia, en el que se encuentran todos los datos que US. desea tener, con relacion á los ferrocarriles que se construyen en este puerto y en el de Pisagua.

Al terminar esta comunicacion me permitiré recomendar á US. la medida que indica el refe-

FERROCARRIL de la Noria y Pisagua.

Iquique Octubre 27 de 1870.

Señor Teniente Coronel Prefecto de esta Provincia Litoral.

S. T. C. P.

Me es altamente honroso dar contestacion al respetable oficio de US. de 24 del corriente, en que se sirve trascribirme el del señor Ministro de Gobierno de 15 del mismo, que se contrae á pedir datos exactos del estado actual de los trabajos de los ferrocarriles de este puerto á la Noria y de Pisagua á Sal de Obispo y Zapiga.

La primera linea mencionada, que parte al interior desde este puerto, tiene quince millas enrieladas, corriendo en esta extension tres locomotoras que prestan grandes facilidades al comercio para trasportar el salitre hasta aquí desde la primera estacion denominada "El Cármen" y en donde algunas casas principales han construido sus bodegas. Desde este punto y á continuacion hay once y media millas preparadas para recibir rieles. En seguida de estas hay novecientos trabajadores repartidos convenientemente en la extension de cinco millas ocupados en terraplenar este espacio que se trabaja en dos direcciones, de la Noria á este puerto y viceversa, quedando solo por principiarse tres y media millas restantes para el completo de las treinta y cinco que mide la linea en su totalidad.

Para complemento de lo expuesto debo agregar que la empresa cuenta en este puerto con una cantidad de material, al parecer suficiente para la conclusion de la linea, como rieles, durmientes &ª Entre el material rodante se hallan treinta y ocho wagones ó carros para carga, un coche para pasajeros de primera clase y dos para los de segunda.

Hay ademas un taller de maestranza funcionando, y una máquina para dulcificar agua, que consta de tres calderos y está en actual ejercicio.

En la linea de Pisagua á Sal de Obispo y Zapiga existen trescientos trabajadores, y de las treinta y cuatro millas que mide toda su extension se encuentran solo siete y media millas preparadas para recibir rieles. Se me ha impuesto que la mayor parte de los materiales destinados á esta empresa se hallan en tránsito y próximos

CONVOCATORIA para el ferrocarril de Ilo á Moquegua.

Lima, Noviembre 5 de 1870.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: que habiéndose convocado propuestas para la construccion de un ferrocarril de Ilo á Moquegua, por supremo decreto de 8 de Junio del presente año, se presentaron en el Ministerio de Gobierno las de Devés Freres, Dockendorff y C.ª, Enrique Wyman, Fernando Hugues, y Montero hermanos, ofreciendo hacer la obra el primero por seis millones setecientos mil soles; el segundo por ocho millones doscientos mil soles; el tercero por seis millones ochocientos mil soles, todos estos en bonos y el último por cuatro millones doscientos mil soles en dinero; que el Gobierno no considera conveniente á los intereses fiscales ninguna de estas propuestas; que despues de vencido el plazo de la convocatoria se han presentado las propuestas del Dr. D. Fernando Casós y de D. Adolfo Bermudez, las que son inadmisibles por ser extemporaneas y porque los proponentes no han otorgado la fianza que prescribió la convocatoria; que el Gobierno al realizar las obras necesarias para el desarrollo y fomento del pais debe consultar toda la economia posible, á fin de no gravar indebidamente al Erario, se resuelve: que por la Junta de Almoneda de esta capital se saque á remate la obra del ferrocarril de Ilo á Moquegua, bajo las bases siguientes:

1ª La obra se ejecutará en todo con arreglo á las bases y especificaciones contenidas en el decreto de 8 de Junio y conforme á los planos y perfiles hechos por el ingeniero D. Alejandro Guido de Vignau.

2ª La obra se construirá con capitales del empresario, y el Gobierno garantizará un interes de siete por ciento sobre la cantidad de cinco millones de soles, debiendo consistir las pujas que se hagan en el acto del remate únicamente en pedir la garantia sobre un capital menor. El Gobierno no garantiza ninguna clase de obligaciones que emita la empresa, y queda solo obligado á abonar la diferencia que hubiese entre el producto de la via y el interes de siete por ciento sobre el capital invertido.

3ª La via con todas sus estaciones y dependencias, qudará precisamente concluida en el perentorio término de dos años, contados desde que se firme la escritura, debiendo comenzar los tra-

que se necesitaren para el mismo objeto de plantificar la linea y sus dependencias, el Gobierno facilitará la adquisicion de ellos, ordenando su expropiacion conforme á las leyes, siendo de cuenta de la empresa el abono de su importe.

6ª Se importarán libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó de muellaje, durante los dos años que debe durar la construccion de la via:

1º Locomotoras, coches, carros de todas clases, ruedas y demas útiles y materiales que se empleen para su construccion y conservacion.

2º Rieles, planchas de ligaduras, pernos, durmientes y en general todo lo relativo á la sobrestructura del camino.

3º Materiales para la construccion y conservacion de la estaciones, almacenes, depósitos, estanques y cañerias, como fierro de todas clases y formas, maderas &ª

4º Las máquinas que se necesiten para la conservacion y sostenimiento de los talleres y maestranzas, inclusas las herramientas y útiles que en ellas se empleen.

5º Combustible de todas clases, forrajes y aceite para las máquinas y locomotoras.

6º Pólvora de minas ó de jigante, si el Gobierno no pudiere proporcionar á la empresa la que necesitare; mas si el Gobierno tuviese la cantidad de pólvora suficiente para la obra, se la proporcionará á la empresa al precio corriente en plaza, no pudiendo en tal caso internarse del extranjero.

7ª Sobre todos los artículos que se importen

libres de derechos, el Gobierno se reserva la facultad de dictar las providencias que estime convenientes para asegurarse de la aplicacion de tales artículos.

8ª La empresa podrá introducir trabajadores del extranjero para la construccion de la linea y el Gobierno hará cumplir los contratos que con ellos celebre, conforme á las leyes del pais.

9ª Los empleados, trabajadores y operarios de la linea estarán exentos del servicio militar, excepto los peruanos en caso de guerra.

10. Los cercos, puentes, caminos y cauces públicos ó privados que atraviese la linea, serán restablecidos por la empresa, de manera que no entorpezcan el tránsito, quedando expeditos los caminos y no sufran daño los particulares.

11. Todos los materiales que se empleen en la linea serán de la mejor calidad que se encuentre en Inglaterra y Estados Unidos de Amé-

14. Las contensiones que se sucitasen entre el Supremo Gobierno y el contratista, ó los que legítimamente representan sus derechos, sobre la inteligencia y ejecucion del contrato, serán sometidas á los tribunales de la República.

15. El contratista no podrá tsarferir sus derechos á otra persona, bajo pena de nulidad, sin prévio acuerdo y consentimiento del Gobierno, comprobado en documento aútentico.

16. La escritura que se otorgue estará exenta del derecho de timbre.

17. El contratista podrá servirse de sus propios trabajadores para la descarga en el puerto de Ilo, y los materiales y útiles que emplee en la construccion de la via, sujetándose á las prescripciones y los reglamentos de puerto y aduana.

18. Se concede á la empresa privilegio exclusivo por el término de veinticinco años, durante el cual ni el Estado, ni ninguna otra empresa podrán plantificar otro ferrocarril á vapor entre el puerto de Ilo y la ciudad de Moquegua.

19. La garantia del siete por ciento sobre el capital que se invierta, solo durará por el término del privilegio; y terminará antes, si durante dos años consecutivos produjese la via una utilidad equivalente á dichos intereses del tiete por ciento, en cuyo caso, de hecho quedará extinguida toda obligacion y toda responsabilidad del Estado para con la empresa.

20. Si las utilidades de esta llegasen á ser mayores que el nueve por ciento del capital invertido, el exceso se aplicará á indemnizar al fisco de los desembolsos que hubiese hecho en cumpli-

miento de la garantia del siete por ciento.

21. El Gobierno podrá en todo tiempo dictar las providencias que estime convenientes, para adquirir un conocimiento exacto de los verdaderos productos de la via y ordenar en consecuencia el pago de lo que deba abonarse á la empresa, por razon de la garantia del siete por ciento.

22. Dicha garantia no comenzará á surtir sus efectos sino despues que la via esté concluida y entregada al tráfico público.

23. La utilidad de la empresa y lo que el Estado deba pagar por su garantia, se regularán con estricta sujecion á las disposiciones del supremo decreto expedido por el Ministerio de Hacienda en diez de Junio último, con relacion á los ferrocarriles de Lima á Huacho y á Pisco.

El camino con todas sus estaciones y dependencias serán de la propiedad y absoluto domi-

SUSPENDENSE varias comisiones.

Lima, Noviembre 12 de 1870.

No siendo necesarios los servicios del coronel graduado don Francisco Valdizan y del capitan de corbeta don Juan A. Valdivieso, en la comision hidrográfica del Chanchamayo donde estaban destinados: los del teniente coronel graduado don José Cerdeña, sargentos mayores don Ramon Rojas y Cañas y don Ramon Castro, en la comision de estudios del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca: los del teniente coronel graduado D. Pedro Bahamonde, sargento mayor D. Adriano Zela Vidal y capitan don Luis Elcorobarrutia, en la comision de estudios del ferrocarril de Payta á Piura: los de los sargentos mayores don Francisco Garcia, don Toribio Santuris, y capitanes don Cárlos Cazaña y don Federico Concha, en los estudios de irrigacion de las pampas del Tamarugal: los del sargento mayor don Manuel del Castillo, en la refaccion del camino de Moyobamba á Tarapoto, y los del capitan José Gabriel del Castillo, en la comision inspectora de la obra de dar agua á Payta; se les da de baja de las colocaciones que obtienen, poniéndoseles desde luego á disposicion del Ministerio de Guerra. Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E. —SANTA MARIA.

DESTRUCCION de la muralla de Lima.

Lima, Noviembre 16 *de* 1870.

En mérito de lo aducido por el contratista del ferrocarril de la Oroya en la presente solicitud: se le autoriza para que proceda á destruir la parte de la muralla que necesita para emplear los materiales que extraiga en terraplenar la esplanada en donde debe construirse en esta capital la estacion principal de dicho ferrocarril. Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

FERROCARRILES de Arequipa, Puno

de la via ferrea que trata de establecerse para el Cuzco.

US. tomará informes detenidos y exactos, sobre los puntos que dejo expresados, á fin de proporcionar al Gobierno los datos que sobre el particular necesita.

Dios guarde á US. —MANUEL SANTA MARIA.

SUPERINTENDENCIA DE LA LINEA.

Arequipa, Octubre 27 de 1870.

Recibida en esta fecha.—Informe á la posible brevedad el señor ingeniero en jefe científico director de los trabajos de la linea de esta ciudad á Mollendo, con detalle minucioso; todo, bajo los términos que exige el Supremo Gobierno en la precedente órden. —REYES.

Al Superintendente de la linea entre Mejia y Arequipa.

Estando en esta ciudad para tomar los informes pedidos por el Supremo Gobierno, el ingeniero Inspector del Gobierno, he estado ocupado

con él tomando los datos necesarios, los cuales llevará el señor ingeniero al Ministerio.

Soy de U. S. S.—THORNDIKE.

SUPERINTENDENCIA DE LA LINEA.

Arequipa, Noviembre 7 de 1870.

Como la comision que ha traido posteriormente el ingeniero de Estado, es separada y personal, aunque tenga los mismos fines á que se ha referido el informe que se pide al oficiante, vuelva á éste para que lo expida por los mismos datos tambien que ha pasado á aquel para el Minis-

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE

Arequipa, Noviembre 16 de 1870.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

Me es grato remitir á US. los datos del estado en que se encuentran los trabajos de los ferro-carriles de esta ciudad á la costa, de esta á Puno y de aquí al Cuzco.

Con ello dejo cumplido el mandato de US. contenido en su estimable oficio de 15 de Octubre último.

Dios guarde á US.— S. M.— FRANCISCO CHOCANO.

SUPERINTENDENCIA DEL FERROCARRIL DE AREQUIPA A MEJIA.

Arequipa, Noviembre 15 de 1870.

Al señor Coronel Prefecto de este departamento.

S. C. P.

Tengo el honor de adjuntar á US. el informe detallado que han exigido el Supremo Gobierno y esa Prefectura, del estado en que se encuentran

los trabajos del ferrocarril de esta ciudad á Mollendo, que lo ha ampliado el ingeniero, jefe científico director de ellos á los de Puno y Cuzco, para lo que sea consiguiente.

Dios guarde á US.—S. C. P.—MARIANO V. DE LOS REYES.

Señor Superintendente de Gobierno.

El estado de los trabajos de los ferrocarriles de los departamentos del sur de esta República, que desea saber el Supremo Gobierno para lo que crea conveniente, y dando el informe que se me ha pedido, es: el de esta ciudad de Arequipa á la costa de Mollendo, ochenta y ocho millas que recorren las locomotoras. Y los terraplenes

de los trabajos de los ferrocarriles de esta parte del sur de la República, concretándose á lo que toca á lo de su intervencion en la Superintendencia de Gobierno que ejerce en el de esta ciudad á la caleta de Mollendo. Que es conforme cuanto menciona el referido ingeniero, y en las mas buenas y mejores condiciones posibles, faltando que se concluya y reciba la linea por el contrato de ella y cuando lo disponga el Supremo Gobierno.

Arequipa, Noviembre 15 de 1870.—S. C. P. —MARIANO V. DE LOS REYES.

FERROCARRIL de Lima á Chorrillos.

Lima, Noviembre 17 de 1870.

Habiéndose autorizado con fecha 14 de Setiembre último al ingeniero encargado de la direccion de la Quinta Normal de Agricultura, para que transase con la empresa del ferrocarril de Lima á Chorrillos, sobre las cuestiones pendientes con la empresa y el fundo de Santa Beatriz; se aprueba el arreglo que ha practicado relativo á este asunto y de que da cuenta en este oficio. Regístrese y comuníquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

RAMIFICACION del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo.

Lima, Noviembre 26 de 1870.

Visto el recurso presentado por el empresario del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo, don Juan Cossio, pidiendo se le dé permiso para establecer una ramificacion que partiendo de Chiclayo y atravesando las haciendas de Capote, Pomalca y Tuman, y pasando mas ó menos cerca de Cólud, el Combo, Picsi, Calupe y Pucalá, termine en Pátapo; y siendo útil y conveniente la construccion de esta via ferrea: concédese al enunciado empresario el privilegio que solicita para llevarla á cabo, por el término y demas condiciones estipuladas en el decreto de 3 de Julio de 1867, en la parte relativa á la linea de Pimentel á Chi-

ESTADO del ferrocarril de Cerro de Pasco.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE JUNIN.

Huancayo, Noviembre 27 de 1870.

Al señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

En cumplimiento de lo ordenado por US. tengo el honor de remitir á su despacho una razon que manifiesta el número de millas que se hallan enrieladas, las que están en estado de recibir durmientes y las que se encuentran por terraplenarse.

Dios guarde á US.—S. M.—B. BERMUDES.

SUBPREFECTURA DE LA PROVINCIA DE PASCO.

Cerro, Noviembre 14 de 1870.

A los señores don Ezequiel Gago, don José Gutierrez y don Cárlos Conroy.

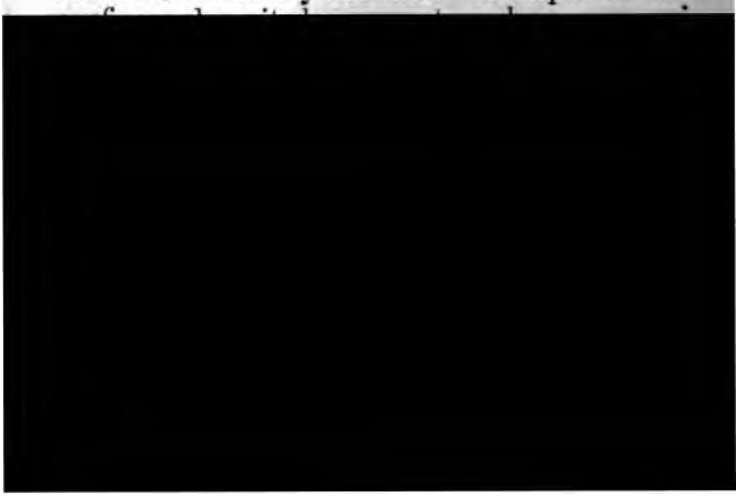
El señor Coronel Prefecto del departamento, en oficio de 30 de Octubre último, me ordena

remita una razon que manifieste el número de millas que recorre el ferrocarril de este mineral, de las que están terraplenadas y listas para recibir rieles, y como tambien de las que no lo están; pero como esta Subprefectura no puede practicar esta operacion, sin la cooperacion de personas inteligentes para al caso, he tenido á bien comisionar á UU. se sirvan efectuarla, y que no dudo se servirán aceptarla, dando cuenta del resultado.

Dios guarde á UU.— MANUEL F. JURADO.

Señor Subprefecto:

Cumpliendo con la comision que US. se ha servido confiarnos y deseando corresponder á la



concluidos los estribos de cal y piedra que deben recibir los puentes de fierro en los rios Tayayoc, San Miguel y Urcos.

De lo expuesto se deduce, pues, que las quince millas que debe recorrer la linea ferrea de este mineral, pueden calificarse de la siguiente manera:

Enrieladas.....	4½
Listas para recibir durmientes....	2½
Por terraplenarse	8
Total.....	15

Cerro de Pasco, Noviembre 15 de 1870.—Ezequiel Gago.—José Gutierrez.—Cárlos S. Conroy.

FERROCARRIL de Payta á Piura.

Lima, Diciembre 7 de 1870.

Señor Ministro de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

Favorecido por S. E. el Presidente de la República con la honrosa comision de estudiar y trazar una linea para el ferrocarril de Payta á

Piura, pasando por la Huaca y la Suyana, si fuese posible; dispuse y ejecuté un viaje de reconocimiento desde el puerto de Payta hasta Piura, pasando por los puntos mencionados en el supremo decreto disponiendo dichos estudios; y luego me convencí de la practicabilidad y economía de dicha linea, segun consta por la nota que pasé al efecto al Ministerio de US. á principios del mes de Abril.

Despues de cumplida la comision urgente con que me honró el Ministerio de US. de reedificar el desnivel entre el punto del arenal en el rio de la Chira y el puerto de Payta, principié el estudio de varias salidas de Payta, tanto por la cuesta de Piura, el lado de la Silla de Payta; por el barranco pasando por Colan, y la subida directa al tablazo, y convencido de las desventajas y gran costo de todas, menos la de la subida directa, tracé y nivelé dos lineas desde Payta hasta la

nes y altos cortes de la quebrada y cuesta, ademas del aumento de cinco kilómetros de linea.

Por el camino de la Silla de Payta: los mismos defectos, pero en mayor escala, especialmente por el aumento de distancia.

Por la orilla del mar pasando por Colan y el Arenal: los farallones que caen casi perpendicularmente al mar, envolviendo grandes excavaciones desde arriba, y muros de retencion de cal y piedra al pié de los terraplenes á la orilla del mar, ademas de los gigantescos cortes de las puntillas avanzadas desde la Puntilla Blanquilla hasta el estero Salado; pues se avanza tanto, y con un ángulo tan agudo que no caben ni curvas de cien metros, ni nunca quedaria la linea segura, pues quedaria á una elevacion de cuatro á cinco metros sobre el mar; ademas, se alargaria cerca de diez kilómetros, sin contar los gastos de expropiaciones y el largo y arenoso corte desde la Puntilla del Arenal; lo que aumentaria tambien el presupuesto actual mas de la mitad.

Por estas razones he creido mas conveniente adoptar el trayecto directo desde Payta á la Huaca, faldeando el barranco, quedando el camino en terreno firme hasta subir al tablazo á los cuatro kilómetros de Payta, donde antes de bajar á la Huaca pasa á tres kilómetros poco mas ó menos de los pueblos de Colan y Arenal.

La linea ya en el tablazo sigue el nivel natural del terreno, y no ofrece dificultad alguna hasta el descenso á la Huaca, lo que principia en el punto denominado "Quebrada de la Rinconada" entre kilómetros veintiuno y veintidos; durante

tres kilómetros de la caseria del Arenal, y seis y medio kilómetros del pueblo de la Huaca.

Al llegar á la Quebrada de la Rinconada la linea desciende por el barranco casi lo mismo como en el barranco de Payta, pero con mejores curvas, y llega al plan en el punto donde el camino de la Huaca á Payta principia á subir la cuesta; de este punto á la estacion de la Huaca, 29.99 kilómetros de Payta, sigue la linea sin ningun obstáculo.

Desde la Huaca hasta la Sullana, distancia de 35.42 kilómetros, la única dificultad se encuentra al llegar á la quebrada de Nomara; desde allí el terreno al pié del tablazo es muy quebrado, aun en las haciendas, consistiendo en grandes quebradas, altos y bajos de consideracion hasta llegar á la quebrada del Prado, donde sube el camino real al tablazo.

Entre estos puntos se encuentra la quebrada

evitar los grandes terraplenes, pasando la quebrada cerca de su nacimiento; despues sigue hasta la quebrada del Prado, donde luego principian algunos médanos que se salvan por la mayor parte, pasando solamente la linea por algunos de poca consideracion.

Finalmente, pasando en frente de la hacienda de Jibito, por la caseria de la capilla llega á la Sullana sin ofrecer ninguna dificultad.

Desde la Sullana hasta Cruz Grande la linea no ofrece ninguna dificultad hasta llegar al cerro de Guan, y desde este último punto hasta Piura hay algunos cortes y terraplenes altos; y algunas gradientes de dos por ciento, siendo estos menos que el declive natural del terreno, como lo indica el perfil.

Los lugares que necesitaron estudios mas detenidos, son el paso del cerro de Guan, la salida de la caseria de Guan y la entrada á Piura, como lo indican el plano y el perfil.

Entre la Sullana y Piura, entre el kilómetro 83 y 92, el material es una arena tan fina que será preciso lastrear la via, lo que está considerado en el presupuesto.

Como el agua potable debe llegar luego á Payta, y la cañeria pasar por la estacion, nada se ha presupuestado para cañeria en dicha estacion, pues el foso del estanque abastecerá á toda la estacion; pero si acaso fracasase el proyecto de surtir á Payta de agua por el sistema actual, fácil es añadir al presupuesto la cantidad de veinticinco mil soles para la colocacion en dicha

estacion de una máquina para destilar el agua necesaria para los fines consiguientes.

Las estaciones de la Huaca, la Sullana y Piura carecen completamente de agua, lo que se remediará con la colocacion de bombas y estanques en la orilla del rio, conduciéndola por cañeria de fierro hasta la estacion.

En la Sullana, por causa de la altura de la estacion sobre el rio, se hace necesario la colocacion de una bomba á vapor en el rio.

En vista de los planos, perfiles, secciones trasversales y presupuesto que tengo el honor de presentar, US. y V. E. juzgarán cuán ardua ha sido la tarea que he acometido y que á fuerza de perseverancia se ha llevado á buen fin.

Me es grato antes de terminar este informe recordar á US. la ayuda tan eficaz, que he recibido del Sargento Mayor don Adrian Zela Vidal, durante el trazo y hasta la conclusion de todo; tambien diré otro tanto del dibujante señor

PIDE cuenta de las obras públicas.

CIRCULAR A LOS PREFECTOS.

Lima, Enero 30 de 1871.

Comprendiendo el Gobierno que el medio mas adecuado para mejorar la condicion de los pueblos, es la ereccion de las obras públicas mas necesarias, ha examinado con preferente atencion las verdaderas necesidades de cada uno de ellos, y decretado en mérito de sus investigaciones, las que ha creido mas urgentes y de mas benéficos resultados para los departamentos de la República. Este procedimiento no llegará á ser un hecho práctico, si los ingenieros á quienes se ha encomendado la ejecucion de las obras, no satisfacen debidamente los deseos del Gobierno, consagrándose á los trabajos con la conveniente actividad; y á fin de saberse el estado en que estos se encuentran, para que el Gobierno pueda dictar las medidas que las circunstancias requieran, he ordenado á los ingenieros, que por conducto de los respectivos Prefectos den mensualmente cuenta del estado en que se hallan las obras, estudios y demas comisiones que corran á su cargo.

Lo que comunico á US. para su inteligencia, y para que por su parte dicte las medidas que sean eficaces al cumplimiento de esta disposicion.

Dios guarde á US.—SANTA MARIA.

EXIGE un parte mensual de los trabajos de ingenieria.

CIRCULAR Á LOS INGENIEROS.

Lima, Enero 30 *de* 1871.

Debiendo tener el Gobierno un conocimiento exacto de los trabajos encomendados á U., se hace necesario que mensualmente remita U. á este Ministerio por conducto de la Prefectura, una razon detallada del estado en que se hallen las obras públicas ó comisiones, que de cualquier género esté U. desempeñando.

Lo que digo á U. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios guarde á U.—SANTA MARIA.

LOS FERROCARRILES DEL PERU.

COLECCION

DE

LEYES, DECRETOS, CONTRATOS

Y DEMAS DOCUMENTOS RELATIVOS A LOS FERROCARRILES DEL PERU.

HECHA DE ORDEN

DE

D. ENRIQUE MEIGGS.

LIMA.

IMPRENTA DEL ESTADO CALLE DE LA RIFA NUM. 56.

1871.

kendorff y Cª, Enrique Wyman, Fernando Hugues y Montero hermanos, ofreciendo todos hacer la obra por cuenta del Estado: que no considerando el Gobierno ventajosa ninguna de dichas propuestas, dispuso por suprema resolucion de 8 de Noviembre último, que la obra se sacase á remate por la Junta de Almonedas bajo el sistema de empresa particular y garantia del Estado por la suma de 5.000,000 de soles: que de la acta de..... consta que el dia señalado para la subasta en los avisos que oportunamente se publicaron, no se presentó ningun postor: que este hecho acredita que el Gobierno no puede obtener ninguna propuesta mas ventajosa que las que se presentaron á causa de la primera convocatoria, y siendo necesario realizar la obra en cuestion para fomentar el comercio y desarrollar los intereses de la provincia de Moquegua, es deber del Gobierno aceptar una de dichas propuestas

no es conforme á la ley de 15 de Enero de 1869 que autoriza al Gobierno para construir ferrocarriles en la República emitiendo bonos con tal objeto, cuanto porque si el Gobierno los emitiera á fin de procurarse fondos para pagar aquella suma, correria los riesgos consiguientes:—se resuelve: que se acepta como la mas ventajosa la propuesta de Devés Freres para la construccion de un ferrocarril de Ilo á la ciudad de Moquegua, bajo las bases y condiciones siguientes:

1ª Devés Freres por sí, sus herederos, albaceas y legítimos representantes, se obligan á construir el ferrocarril de Ilo á Moquegua sujetándose á las bases y especificaciones contenidas en el citado decreto de 8 de Junio y conforme á los planos y perfiles hechos por el ingeniero en jefe don Alejandro M. Guido de Vignau.

2ª Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad, y todos los trabajos de la linea se ejecutarán bajo la vigilancia del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno comisione al efecto. El Gobierno nombrará ademas, de su cuenta y costo, uno ó mas comisionados con el objeto de que inspeccione los materiales en el lugar en que se efectue la compra de ellos y antes de que se remitan al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará á los contratistas de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de dichos materiales.

3ª Los empresarios se obligan á introducir en la construccion de la linea y sus dependencias

todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial y á pedimento del ingeniero Inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra.

4ª Si la obra no se ejecutase conforme á los planos ó á las modificaciones de que se encarga la cláusula anterior ó si hubiere cualquiera imperfeccion y requeridos los contratistas para poner el remedio conveniente por el ingeniero Inspector, se resistiesen alegando razones para justificar su procedimiento, se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente á los empresarios; y si estos no cumplieren la decision de los árbitros, trendrá el Gobierno la facultad

de firmada la escritura y quedarán concluidos en el término de treinta meses despues de esa fecha en estado de poder entregarse al Gobierno la via con todas sus estaciones y dependencias y expedita para el tráfico público.

7ª Dicho término de treinta meses se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solo podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufriesen los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias.

8ª Los contratistas se obligan á asegurar y garantizar al uso público, la contruccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsables, durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor; no comprendiéndose en el tiempo de la garantia el que empleen los contratistas en las reparaciones á que están obligados.

9ª Queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniese recibir una por una las diferentes secciones de que se compone la linea, conforme al trazo final, estarán obligados á entregarla de esa manera los empresarios, pudiendo estos en tal caso servirse gratuitamente de la seccion ó secciones entregadas, para la conduccion de los artículos que necesiten para la obra,

lo mismo que de los empleados y operarios destinados al servicio del ferrocarril.

10. Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de sus secciones, presentarán los empresarios los respectivos certificados del ingeniero inspector, por el que conste haberse realizado todas y cada una de las condiciones del contrato, y estar expedita la seccion ó la via para el tráfico público, extendiéndose de la entrega una acta que firmarán la persona ó autoridad que el Gobierno comisione, el ingeniero inspector y los contratistas ó sus representantes.

11. Los contratistas podrán introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrasen serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplomáticos y consulares

los contratistas el uso de los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para la via, sus oficinas y dependencias. Si los terrenos que necesitasen fuesen de corporaciones ó de particulares, el Gobierno facilitará á la empresa la adquisicion de ellos ordenando su expropiacion con arreglo á las leyes y de cuenta y costo de los contratistas.

15. El Gobierno se obliga asimismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de aguas para el consumo de trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando los contratistas las indemnizaciones que fuere preciso hacer.

16. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que los contratistas ó sus agentes causaren en las propiedades y terrenos inmediatos á la linea, gravando estas responsabilidades sobre los contratistas.

17. Se importarán libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto y muellaje, durante los dos años que debe durar la construccion de la via: 1º locomotoras, coches, carros de todas clases, ruedas y demas útiles y materiales que se empleen para su construccion y conservacion; 2º rieles, planchas de ligaduras, pernos, durmientes y en general todo lo relativo á la sobreestructura de caminos; 3º materiales para la construccion y conservacion de las estaciones, almacenes, depósitos, estanques y cañerias, como fierros de todas clases y formas, etc.; 4º las máquinas que necesitan para la formacion de los talleres y maestran-

zas, incluso las herramientas y útiles que en ellas se empleen; 5º combustible de todas clases, forrajes y aceites para las máquinas y locomotoras; 6º pólvora de minas ó de gigante si el Gobierno no pudiese proporcionar á la empresa la que necesitare; mas si el Gobierno tuviese la cantidad de pólvora suficiente para la obra, se la proporcionará á la empresa al precio corriente en plaza, no pudiendo en tal caso internarse del extranjero. Sobre todo los artículos de que habla la cláusula anterior, el Gobierno podrá dictar las disposiciones que estime convenientes para asegurarse de su verdadera aplicacion.

19. Con el fin de acelerar la conclusion del ferrocarril queda estipulado que los buques que conduzcan materiales, útiles, provisiones, trabajadores y artículos de primera necesidad, consignados á la empresa, podrán tocar directamante en el puerto calcta de Pacocha y verificar su

Enero de 1869. Por manera que dichos bonos ganarán el 6 por ciento de interes anual y tendrán un fondo de amortizacion acumulativo de 2 por ciento, que comenzará á los diez años de la emision y serán aceptados á la par por los contratistas.

21. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado de los contratistas. La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados seis meses despues de firmada la escritura en un banco ó casa comercial en Europa ó América, á satisfaccion mutua del Gobierno y de los contratistas.

22. El pago del precio total estipulado por la obra, se hará efectivo en el órden y forma siguiente: 1º El valor de las facturas por compra de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril, será abonado en el acto y sin dilacion alguna á los contratistas ó á sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, de acuerdo con los contratistas, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso que estas se efectuen en el extranjero, ó

ó por autoridad competente, si se efectuasen en el territorio de la República.

2º Con el fin de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos hechos para compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la linea ó al consumo de los trabajadores, así como tambien al pago de los primeros certificados expedidos por el ingeniero Inspector de la obra; el Supremo Gobierno, treinta dias despues de otorgada la escritura, pondrá en calidad de depósito en un banco ó casa comercial de esta capital, á satisfaccion mutua de las partes contratantes, la suma de dos millones de soles en vales provisionales girados por la Direccion General de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima, que ganarán un seis por ciento de interes al año. Estos vales servirán de suficiente título para cambiarlos á la par con los bonos definitivos en las plazas donde el tenedor tenga por conveniente

cuanto á su importe con el costo total de la obra.

Para que tenga lugar el pago, los contratistas presentarán mensualmente al depositario de los bonos ó á su agente en Lima, ó al depositario de los vales provisionales de que habla el inciso 2º de esta cláusula, el certificado del ingeniero Inspector de la obra, siendo entendido que el valor de los bonos definitivos en circulacion, nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

23. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y los contratistas del ferrocarril de Ilo á Moquegua; y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á estos el saldo, si alguno hubiese en su favor; y si resultase en contra, se les cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérseles.

24. Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda, para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima entregue en el acto á los contratistas ó á quien legítimamente los represente su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se les entreguen desde la fecha de los referidos certificados.

25. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase á los contratistas una cantidad de

durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite para el uso y servicio de la linea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de factura; y en caso de que por el uso haya sufrido deterioro, á precio de tasacion.

26. Los contratistas en garantia del fiel cumplimiento de este contrato, dejarán en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de 300,000 soles. Este depósito será devuelto á los contratistas, cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándoseles entre tanto por dichos bonos depositados, el respectivo interes.

27. De este fondo depositado se hará efectiva, en la parte necesaria, la indemnizacion de que se ocupan las cláusulas precedentes.

28. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y los con-

no, consignado en escritura pública. Versando esta sobre la construccion de una obra del Estado, se extenderá sin pago de contribucion de timbres.

30. Queda establecido que si en la construccion de la expresada via, se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado, los empresarios pondrán este hecho inmediatamente en conocimiento del Gobierno, para que este adopte todas las medidas que crea convenientes.

31. Queda estipulado que el cambio se entenderá á razon de cinco soles por libra esterlina.

Pase al Ministerio de Hacienda para que previa aceptacion de los proponentes se otorgue por quien corresponda la respectiva escritura ante el Escribano del ramo. Comuníquese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

CONTRATA del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe.

En Lima á veintiuno de Diciembre de mil ochocientos setenta: ante mí el infrascrito Escribano y testigos que al final se expresan; compareció el señor don Rafael de Izcue, natural y vecino de esta ciudad, mayor de edad, de estado casado y Director de Administracion accidental,

á quien conozco, de que doy fe, y dijo que elevase á instrumento público el contrato de modificacion á que se contrae la minuta y demas piezas del expediente que al efecto me entregó y son del tenor siguiente:

MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO.—DIRECCION DE ADMINISTRACION.

Lima, Noviembre 29 de 1870.

Señor Escribano Público y de Hacienda, don Claudio José Suarez.

Proceda U. á extender en su registro de escrituras públicas, una por la que conste, que el Estado ha convenido con don Andres Zapata, en modificar el contrato que con él tiene celebrado para la construccion de un ferrocarril de Pacas-

nes establecidas en el contrato de 8 de Agosto último, en cuanto no se opongan al presente decreto.

2º El Gobierno en vez de los dos millones setecientos mil soles del anterior contrato, pagará solamente por ambas obras, dos millones cien mil soles en el órden siguiente y en efectivo.

3º Un millon cien mil soles en Europa para pago de la construccion del muelle, compra de materiales, útiles y contratacion de ingenieros, á cuyo fin serán presentadas al inspector fiscal del Perú, ó al funcionario que se designe, las facturas y contratas respectivas, las cuales, debidamente comprobadas, serán mandadas cubrir por aquel, con la deduccion establecida en este decreto. El trabajo de nivelacion y terraplen será abonado á razon de veintiseis mil soles por milla y catorce mil soles la milla de enrielado enteramente lista para el tráfico.

4º Los materiales de construccion estarán exentos de derechos de importacion y del timbre la presente escritura.

5º Del importe de las facturas de materiales y de los certificados de trabajos que expida el ingeniero Inspector de la obra, que designe el Gobierno, se deducirá el diez por ciento en calidad de garantia de la construccion, la cual se extenderá á los dos años despues de entregadas las obras al tráfico.

6º El Gobierno podrá tomar las providencias necesarias para asegurarse de la bondad del material y buena ejecucion de los trabajos, no abonando en caso contrario su importe.

7º El pago de la obra se hará de la primera emision de bonos que el Gobierno haga para obras públicas, por manera, que ninguna otra emision de este género pueda ser hecha antes que esta, y mientras tanto el contratista tendrá opcion á percibir el interes legal sobre el valor de los útiles que compre y el de los trabajos que hiciere, todo lo cual deberá comprobar con los documentos de compras y certificados del ingeniero Inspector que se nombre para dichas obras.

8º El término para la conclusion de las obras es el de dos años y para principiarlas el de cuatro meses, que se contarán desde el dia en que se otorgue la respectiva escritura.

9º Entregadas las obras al Gobierno, el capital dejado por garantia ganará el interes legal del seis por ciento, siempre que prefiriese retenerlo á recibir otra garantia á su satisfaccion.

Pase á la Direccion de Administracion General para que haga notificar el presente decreto

Excmo. Señor.

Andres Zapata, contratista del ferrocarril del puerto de Pacasmayo al pueblo de Guadalupe y de un muelle en dicho puerto, á V. E. expongo: Que la guerra actual entre Francia y Prusia tiene paralizadas completamente en los mercados de Europa, todas las transacciones comerciales, interrumpiendo así las operaciones que la empresa que represento, estaba al realizar en aquellas plazas, para proporcionarse los medios indispensables para la realizacion de las mencionadas obras. Como esta fatal circunstancia pone á la empresa en la imposibilidad de poder colocar sus bonos, y por otra parte no cree conveniente á los intereses fiscales la emision de los que el Supremo Gobierno debe emitir por garantia, porque en circunstancias tan difíciles seria exponer el crédito del Estado, ocurro á V. E. con dos objetos: el primero, para que se digne tomar en consideracion las razones aducidas, á fin de que no recaiga sobre la empresa responsabilidad alguna, ni menos perjuicio en sus derechos, si por el caso fortuito que dejo expresado, no tuviere lugar el principio de los trabajos como lo dispone la escritura de contrato; y el segundo, manifestar á V. E. que participando de los mismos deseos que el Gobierno por la realizacion de tan importantes obras, estoy decidido á aceptar cualesquiera providencias que V. E. tuviese á bien dictar con este objeto, siempre que proporcione los medios necesarios para poder emprender los

trabajos y que no sea onerosa á los intereses de la empresa.—Por tanto—A V. E. pido que tomando en consideracion las razones aducidas, se digne decretar lo que fuere de su supremo agrado.—Excmo. Señor.—Lima, á 20 de Setiembre de 1870.—ANDRES ZAPATA.

Excmo. Señor.

Don Andres Zapata, contratista del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, se ha presentado en este despacho, exponiendo que el estado actual de los mercados de Europa, por consecuencia de la desastrosa guerra entre Francia y Prusia, hace imposible la colocacion en ellos de las obligaciones que, con la garantia del Estado, de-

V. E. á realizar la fecunda construccion de lineas ferreas en la República en las mejores condiciones posibles para el Erario, y persuadido de la utilidad de la via en cuestion, he estudiado detenidamente, y por cuantos medios estaban á mi alcance, la manera mejor de llevarla á cabo.

De mis informaciones resulta que el verdadero costo de la obra (cuarenta kilómetros de ferro-carril y muelle en el puerto de que parte) no sube de dos millones cien mil soles en efectivo; y que, por consiguiente, al pactarse para esta construccion la garantia del Estado sobre dos millones setecientos mil soles en obligaciones por emitir, se ha calculado colocar estas al tipo de ochenta por ciento próximamente, que, deducido el costo de emision, produciria la primera de aquellas cifras.

Ahora bien, esto equivale á establecer que, en el presente caso, como en todos aquellos en que, ejecutando la ley de 8 de Noviembre de 1864, se ha otorgado la garantia nacional sobre capital de la empresa, es la misma nacion quien proporciona ese capital para la construccion y explotacion de la via, corriendo exclusivamente los riesgos, para que esta sea de única propiedad y beneficio del afortunado contratista, que por su parte obtiene las ventajas y el provecho sin capital, peligro ni quebranto de ninguna especie. Por manera que, si la linea no produce lo suficiente para pagar el servicio del capital invertido, ella se convierte en verdadera carga para el Estado y únicamente para él, añadiéndose á esto que, por el hecho de pertenecer al contratista,

no es posible ni disponer siquiera de ella como sea mas conveniente: si, por el contrario, es productiva la linea, el contrato se convierte en un verdadero donativo ó regalo hecho al concesionario, que obtiene una gruesa propiedad, sin título ni merecimiento alguno de su parte.

Estas óbvias consideraciones, que como en mas de una ocasion lo he expuesto á V. E., deben hacernos abandonar el ruinoso sistema de construccion con garantia del Estado y acaban de decidir al Gobierno á cancelar la otorgada á la compañia del ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho, no podrán ménos de decidir á V. E. á aprovechar la demanda del concesionario Zapata para modificar su contrato, ya que á ello está llano en fuerza de las circunstancias, convirtiendo el pacto de garantia del siete por ciento en simple contrato de construccion, pagadero en dinero sonante y no en bonos, como desacertada-

por el pais, ni el conocimiento de su verdadera situacion, de las causas y accidentes que pueden dañar ó abonar el crédito, ni por consiguiente los medios de proceder con acierto; es confiarles, digo, el crédito nacional; es pretender que, sin daño de este y del estado, puedan hacerse sin plan ni conocimiento posible, diferentes emisiones y por diferentes personas, en el momento en que necesiten recursos y no puedan obtenerse ventajosamente; es obligar al especulador que nada de esto ignora, para no exponerse á una inevitable ruina, á ponderar el precio de la cosa, de manera que en ningun caso, y por bajo que coloque el papel, deje de obtener lo que ella valga; es proceder como no procede nadie en el mundo; es contraer el compromiso y obligarse al pago, antes de saber si se podrá adquirir y á qué precio los recursos para ello; es en suma desconocer ú olvidar toda nocion y toda práctica en esta materia.

No olvido que del obedecimiento de estas nociones y estas prácticas, aun á pesar de los mas positivos resultados en favor del pais, se ha pretendido hacer un capítulo de acusacion al Gobierno, calificando su conducta, al asumir su necesaria y legítima posicion, con la sorprendente frase de *juego á la alza*. Mas plegue al cielo que semejantes extravíos no puedan repetirse en adelante.

Esa alza en el crédito, en la hacienda, en la administracion y en la política, que viene experimentando el Perú hace dos años; esa alza, que no es juego, sino bendecido fruto de un sistema

en buenhora convenido y patriótica é infatigablemente seguido, esa alza es la que caracteriza la administracion de V. E.; la que sobre tantas otras buenas cosas, nos ha permitido, sin nuevo desembolso, cancelar una onerosa é inconveniente garantia en el ferrocarril de Lima á Huacho, para convertir al Estado en copropietario de él; y la que me induce ahora tambien á someter al acuerdo de V. E. el adjunto proyecto de decreto.

Conforme á él, el Estado, en vez de contraer un empréstito de dos millones setecientos mil soles, para ceder los provechos de la obra á un empresario particular, dificultando nuevas emisiones de bonos y embarazando su crédito externo; y suponiendo que no pueda colocar sus nuevas obligaciones sino al ochenta por ciento, las contraerá por dos millones setecientos mil soles, pero de la manera y en la forma que lo estime conveniente para ser propietario de una nueva

colocado, como se encuentra, en la imposibilidad de llevar adelante la obra, exponiéndose á ver cancelada su contrata antes de salvarlo, no dudo que serán aceptadas. Si no lo fuesen, juzgo que el Gobierno debe recobrar su libertad de accion en cuanto á esta obra, para realizarla por su cuenta, siempre que, en cumplimiento del contrato vigente, no sea iniciada y efectuada en los plazos establecidos.—Lima, á veintiseis de Setiembre de mil ochocientos setenta.—Excmo. Señor.—NICOLAS DE PIÉROLA.

Lima, Noviembre 26 de 1870.

Pase al Escribano de Hacienda para que en cumplimiento de lo dispuesto en el supremo decreto precedente, y estando llanos don Andres Zapata y coempresario don José Gregorio Garcia, á quienes préviamente se notificará, extienda la correspondiente escritura con arreglo á la minuta que acompaña.—P. el D.—IZCUE.

En veintiseis del mismo Noviembre y á las cinco de la tarde, puse en conocimiento de don Andres Zapata el supremo decreto de treinta de Setiembre, é instruido de su tenor expuso: que lo aceptaba en todas sus partes lisa y llanamente:

en comprobante de lo cual firma la presente diligencia, por ante mí, de que doy fe.—ANDRES ZAPATA.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público..

En veinticinco del mismo y á las tres de la tarde, puse en conocimiento de don José Gregorio Garcia el supremo decreto de treinta de Septiembre último, é instruido de su tenor, expuso: que como coempresario del ferrocarril á que dicho supremo decreto se refiere, lo acepta en todas sus partes, tal y como en él se contiene: en cuya señal suscribe la presente, por ante mí, de que doy fe.—J. GREGORIO GARCIA.—CLAUDIO J. SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

ambos mayores de edad, á quienes conozco, expusieron: que lo aceptaban en todas sus partes y obligan sus bienes habidos y por haber, al fiel cumplimiento de lo que va estipulado. Y yo el infrascrito Escribano doy fe que he cumplido con lo prevenido en los artículos setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de Enjuiciamientos en materia civil, y que instruidos los señores comparecientes del tenor de este dicho instrumento, firman, siendo testigos don Valentin Márquez, don José Medel y don Felipe Neri Orellana.—José Rafael de Izcue.—J. Gregorio Garcia.—Andres Zapata.—Valentin Márquez.—José Medel.—Felipe Neri Orellana.—Ante mí—Claudio José Suarez, Escribano Público y de Hacienda.

Concuerda con su original que se halla á fojas quinientas cuarenta y seis del registro de Hacienda. Y en fe de lo cual doy este primer testimonio que signo y firmo en la fecha de su otorgamiento, despues de corregido segun ley. — Claudio José Suarez, Escribano Público y de Hacienda.

FERROCARRIL de Pacasmayo á Cajamarca.

Seccion de Calasñique á la Magdalena.

Lima, Diciembre 13 de 1870.

Visto este expediente de acuerdo con lo dicta-

minado por el señor Fiscal de la Corte Suprema, y sin perjuicio de continuarse los estudios mandados practicar de Trujillo en direccion á Cajamarca, para llevar á efecto la construccion de esa linea hasta donde sea conveniente; estando expresamente dispuesto por la ley de 8 de Noviembre de 1864, que se haga el ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca, y facultado el Gobierno por la ley de 15 de Enero de 1869, para verificar esa y otras vias ferreas por cuenta del Fisco, pagando en bonos su valor; acéptase la precedente propuesta que ha modificado don Enrique Meiggs, único licitador en las dos convocatorias publicadas en 22 de Marzo y 3 de Agosto de 1869, por la cual se compromete á hacer la obra de la 2ª seccion desde el cerro de Calasñique hasta la Magdalena, por la cantidad de cinco millones de soles en bonos, bajo las cláusulas y condiciones siguientes:

1ª Don Enrique Meiggs [illegible]

fin se insertarán dichas piezas en la escritura.

2ª Todos los materiales que se empleen en la via serán de la mejor calidad y todos los trabajos y obras de la linea se harán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno nombrare al efecto. El Gobierno nombrará ademas, de su cargo y cuenta, uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dichos materiales en el lugar donde se efectuen las compras y antes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará la contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

3ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la linea y sus dependencias con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, viaductos, cambios de vias y trazos disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo por decreto especial á pedimento y con informe del ingeniero Inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra; siendo entendido, que si de dichas alteraciones resultare ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia, avaluada antes de dar principio á la alteracion, por dos ingenieros, uno de los cuales nombrará la empresa, se descontará ó se abonará proporcionalmente al empresario sobre la suma fijada en la cláusula 18 como precio total del ferrocarril.

4ª Si la obra no se ejecutase conforme al pla-

no y trazo de que habla la cláusula 1ª ó á las modificaciones de que se encarga la 3ª, ó si hubiere imperfeccion en la ejecucion, y requerido el contratista para poner el remedio conveniente por el ingeniero Inspector, se resistiese alegando razones para justificar su procedimiento; se nombrará un árbitro por cada parte, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia, decida el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al empresario; y si este no cumpliere la decision de los árbitros, dará derecho al Gobierno para anular el contrato. La suspension del trabajo por mas de tres meses seguidos por casos que no sean de fuerza mayor ó fortuitos, produce igual derecho en favor del Gobierno. En los dos casos precitados de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos realizados, y el contratista en [redacted] deber de indemnizar al Gobierno los daños

tados, ó bien por la demora que sufriera el contratista en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

7ª El contratista se obliga á asegurar y garantizar al uso público, la construccion de la obra hasta tres años despues de concluida y entregada al Supremo Gobierno, quedando responsables, durante ese tiempo, á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, de que habla la cláusula precedente. No se comprende en el tiempo de la garantia el que emplee el contratista en las reparaciones á que está obligado.

8ª Para que el Gobierno se dé por recibido de la via, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita dicha via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán el contratista ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno.

9ª El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrare serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. Los agentes diplómaticos y consulares

del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

10. Los operarios, trabajadores y empleados de la linea quedan exceptuados del servicio militar, civil y concejil durante la obra y hasta su final conclusion y entrega, salvo en caso de guerra exterior para los peruanos.

11. El contratista podrá hacer el servicio de los puertos con sus propios empleados y peones, tanto para la carga y descarga de los materiales, útiles y víveres destinados al ferrocarril; cuanto para el trasporte de estos á los almacenes de la empresa.

12. El Gobierno concederá gratuitamente al contratista el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias y edificios, así

el contratista las indemnizaciones correspondientes.

14. Las condiciones de que se ocupan las dos cláusulas precedentes, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este, han de volver los terrenos y agua que provisionalmente se ocuparen durante los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan.

15. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que el contratista ó sus agentes causaren en las propiedades y terrenos inmediatos á la linea.

16. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrto, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras.

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alberjas, garbanzos, frangollo, huecillo, galletas y harina.

3º Toda especie de forraje para bestias.

4º Pólvora de minas ó cualquier otra materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese. Si el contratista quisiere fabricar la pólvora de minas ó la materia explosiva que requiere el trabajo, podrá autorizarlo tambien el Gobierno, prévio otorgamiento de fianzas y demas seguridades que fuese necesario establecer. Se concede al contratista internar y hacer

uso de la pólvora extranjera en el trabajo de este ferrocarril, debiendo para ello establecer, ya sea en tierra firme ó á flote, depósitos seguros para conservarla con las precauciones necesarias. El contratista está obligado á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere este artículo, y á introducir solo en la cantidad que necesitare segun las circunstancias y las exigencias de la obra, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y el de precaver toda ocasion de contrabando, las reglas y formalidades que creyere conveniente.

17. El Supremo Gobierno de la República del Perú se obliga á pagar al contratista don Enrique Meiggs, ó á sus albaceas, herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por la construccion de la segunda seccion del ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca, es decir, por la via ferrea y todos sus edificios y dependencias, la suma total de cinco millones de

fijará por un decreto especial, la redaccion, forma, serie, garantías, hipoteca, cambio y demas condiciones de emision, depósito, autorizacion y pago de intereses, que no estén previstas en este contrato, y que no oponiéndose á él sean indispensables para la mayor seguridad, estimacion y servicio de los dichos bonos.

20. El pago del precio total estipulado por la obra se hará efectivo en el órden y forma siguientes:

1º El valor de las facturas por compras de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres y demas útiles y materiales necesarios para la construccion y equipo del ferrocarril y cuyas compras se harán bajo la inspeccion del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombre conforme á la cláusula 2ª, será abonado en el acto y sin dilacion alguna al contratista ó á sus legítimos representantes en los expresados bonos y á la par, por el depositario nombrado por el Supremo Gobierno, de acuerdo con el contratista, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente certificadas ó legalizadas por los agentes diplomáticos, consulares ó financieros de la República del Perú, residentes en los lugares en que se realicen las referidas compras, en el caso de que estas se efectuen en el extranjero, ó bien por persona ó autoridad competente, si se efectuasen en el territorio de la República.

2º El Supremo Gobierno se obliga á abonar en certificados girados por la Direccion General

de Contabilidad contra la Caja Fiscal de Lima y que ganarán un seis por ciento de interes al año, el importe de los primeros desembolsos hechos, segun factura, por compra de materiales, útiles, víveres ó cualesquiera otros artículos ó efectos destinados al uso de la linea ó al consumo de los trabajadores, asimismo el importe de los primeros certificados expedidos por el ingeniero Inspector de la obra. Estos certificados servirán de suficiente título al tenedor para cambiarlos á la par con los bonos que se emitan para el pago del ferrocarril, en las plazas donde se tenga por conveniente hacer la conversion. Queda estipulado que los intereses correspondientes á los antedichos certificados correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que el contratista tenga derecho á exigir su entrega en pago de certificado del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra

nunca será mayor que el que representen el trabajo ejecutado y los materiales acumulados para la obra.

21. El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses, entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista del ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca; y al hacerse la liquidacion cada seis meses, se entregará á éste el saldo, si alguno hubiere en su favor; y si resultase en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérsele.

22. Los certificados de pagos firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra y las facturas debidamente comprobadas y legalizadas, serán suficientes sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda, para que el Director de Contabilidad General y Crédito entregue en el acto al contratista ó á quien legalmente lo represente, su importe respectivo en certificados, ó para que el depositario de los bonos ó su agente en Lima haga esa entrega en bonos, computándose los intereses de los certificados ó bonos que se le entreguen, desde la fecha de los referidos certificados.

23. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase al contratista una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite para el uso y servicio de la línea, tendrá derecho de comprarlos por el costo de factura; y en caso de que por el uso haya sufrido deterioro, á precio de tasacion.

42. El contratista en garantia del fiel cumplimiento de este contrato, dejará en arcas fiscales el diez por ciento en bonos del importe de cada uno de los certificados por trabajos hechos hasta el completo de doscientos mil soles. Este depósito será devuelto al contratista, cuando terminen las responsabilidades contraidas por este contrato, abonándosele entre tanto, por dichos bonos depositados, el respectivo interes.

25. De este fondo depositado en la parte necesaria, se hará efectiva, llegado el caso, la indemnizacion de que se ocupan las cláusulas 4ª y 7ª

26. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratistas don Enrique Meiggs, sus herederos, albaceas ó los que legítimamente los representen en sus derechos ó acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los tribunales de la República, no pudiendo en

cion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente, con exencion del pago de la contribucion de timbres.

30. Queda establecido que si en la construccion de la expresada via, se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado, el empresario pondrá este hecho en conocimiento del Gobierno, para que este adopte las medidas que crea convenientes.

31. Queda abierto el puerto de Pacasmayo para las naves ó embarcaciones procedentes del extranjero, que conduzcan rieles, durmientes y demas útiles para la construccion del expresado ferrocarril, ó víveres para los trabajadores.

32. El empresario podrá construir un muelle provisional en Pacasmayo y una linea ferrea de dicho puerto á Calasñique, para el desembarque y conduccion de útiles y el servicio de la obra; pero concluida que sea la via de Pacasmayo á Calasñique contratada ya con otra empresa por cuenta del Estado, podrá hacer uso de esa via permanente, sin costo alguno. Y si aquella empresa quisiese adquirir la propiedad de la via provisional, abonará á su constructor don Enrique Meiggs el precio de ella, segun convenio entre ambos interesados.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento en la parte que le concierne; y en especial, para los arreglos y seguridades que deben establecerse en lo respectivo á las cláusulas 18, 19 y 20, y para que prévia aceptacion de las presentes bases por el empresario don Enrique

Meiggs, se extienda la respectiva escritura.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

TRASPASO de don Andres Zapata y socio a don Enrique Meiggs.

En Lima á diez y seis de Enero de mil ochocientos setenta y uno: ante el infrascrito Escribano y los testigos que al final se designarán, parecieron de una parte los señores don Andres Zapata, natural de Guadalupe, vecino de esta, propietario y de estado casado y don José Gregorio Garcia, vecino y del comercio del Callao, del propio estado, ambos mayores de edad; y de la otra el señor don Enrique Meiggs, natural de los Estados Unidos de Norte América, vecino de

trumentos públicos, por ante mí, en ocho de Agosto y veintiuno de Diciembre de mil ochocientos setenta; y cuyo traspaso lo verifican bajo los términos de la minuta que al efecto me entregaron junto con el mencionado comprobante y que ambos son del tenor siguiente:

Señor Secretario don Claudio José Suarez.

Sírvase U. extender en su registro de escrituras públicas, una del tenor siguiente:

Por escritura pública otorgada ante U., nosotros don Andres Zapata y don José Gregorio Garcia somos concesionarios del muelle de Pacasmayo y del ferrocarril de ese punto á San Pedro de Lloc y Guadalupe. Conviniendo á nuestros intereses que esta empresa se una con la segunda seccion del ferrocarril de Cajamarca, cuya construccion ha contratado el señor don Enrique Meiggs, hemos pedido al Supremo Gobierno autorizacion para hacer con él los arreglos y trasferencias que convengan á nuestros intereses; y la hemos obtenido, segun aparece del documento que acompañamos para que se inserte en la escritura. Usando de esta autorizacion, declaramos que la empresa del muelle y ferrocarril de Pacasmayo pertenece exclusivamente al señor Meiggs en los mismos términos y condiciones que se nos ha concedido; en tal virtud, el señor Meiggs se compromete á cumplir todas las obligaciones de la contrata mencionada, para lo cual firma esta minuta y firmará la escritura; y nosotros quedamos libres de toda obligacion y responsabilidad. Con arreglo á esto se servirá U. otorgar la escritura respectiva, cuidando de ha-

cer las anotaciones correspondientes en el contrato principal.

Lima, á veinticuatro de Diciembre de mil ochocientos setenta.—Andres Zapata.—José Gregorio Garcia.—Enrique Meiggs.

Bajo los términos de la minuta inserta, queda perfeccionado y elevado á instrumento público el contrato de cesion y traspaso á que ella se refiere: ofreciendo los señores otorgantes, no contradecirlo en manera alguna, pues proceden á su celebracion de su libre y expontánea voluntad y por convenir así á sus intereses, á cuyo efecto se desisten del derecho y accion que tenian sobre el mencionado contrato y su modificacion, y obli-

Y yo el Escribano doy fe, que el comprobante de que se lleva hecho mencion, queda agregado original á continuacion de esta; que he cumplido con lo dispuesto en los artículos setecientos treinta y cinco al treinta y ocho del Código de Enjuiciamientos en materia civil; y que instruidos todos los comparecientes de este dicho instrumento, en virtud de la lectura que de él les hice, ratifican su tenor y firman, siendo testigos presenciales don Valentin Márquez, don Juan Sixto del Mazo y don Francisco de Paula Suarez.—Andres Zapata.—José Gregorio Garcia.—Enrique Meiggs.—Valentin Márquez.—Juan Sixto del Mazo.—Francisco de P. Suarez.—Ante mí—Claudio José Suarez, Escribano Público.

Excmo. Señor.

Andres Zapata, contratista de un muelle en el puerto de Pacasmayo y de un ferrocarril de dicho puerto á San Pedro de Lloc y Guadalupe, á V. E. respetuosamente paso á exponer: que para realizar con mayor prontitud la terminacion de las expresadas obras y dejar cumplidamente las obligaciones á que estoy obligado por la escritura de contrato, hemos resuelto de comun acuerdo los contratistas, celebrar una negociacion con el señor don Enrique Meiggs; y como para

ello es necesario obtener permiso de V. E., á fin de hacer la transferencia, caso necesario, ocurro á V. E. para que, en mérito de lo expuesto, me acuerde el permiso que solicito, á fin de que con esa autorizacion, pueda negociar ó transferir al expresado señor Meiggs ó á cualquiera otra persona, con tal que reuna las condiciones indispensables y dé garantias suficientes. Por tanto—A V. E. pido que, por las razones aducidas, se digne decretar el permiso que solicito.

Lima, Diciembre veintiuno de mil ochocientos setenta.—Excmo. Señor.—ANDRES ZAPATA.

Lima, Diciembre 24 de 1870.

Vista la presente solicitud y en atencion á que

Mesa de partes.—Lima, Diciembre veinticuatro de mil ochocientos setenta.—OTERO.

Concuerda con su original que pasó por ante mí, y se halla á fojas quinientas veintisiete vuelta de mi registro corriente, á que me remito. Y en fe de lo cual expido este primer testimonio, que signo y firmo despues de corregido y enmendado conforme á ley, en la fecha de su otorgamiento.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público y de Hacienda.

ESPECIFICACION para el contrato de Calasñique á la Magdalena.

Lima, Marzo 10 de 1871.

Teniendo en consideracion: que el ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, ó sea la primera seccion del de aquel puerto á Cajamarca, fué adjudicada á don Rafael Barbe, el cual transfirió sus derechos á don Andres Zapata; y éste sustituyó en su lugar á don Enrique Meiggs, sobre quien gravitan hoy todas las responsabilidades provenientes de aquel contrato; que la segunda seccion comprendida entre el cerro de Calasñique y la Magdalena, fué adjudicada al mismo don Enrique Meiggs, quien ha reausumido la linea desde Pacasmayo á la Magdalena; que en el decreto de 13 de Diciembre de 1870, por

el que se contrató con Meiggs la seccion comprendida entre Calasñique y la Magdalena, solo se dijo que el empresario se obliga á construir dicha seccion con arreglo á lo especificado en su propuesta de 17 de Noviembre del mismo año, en el decreto de convocatoria de 22 de Marzo de 1869, en todo lo que no se oponga á aquella; que dicha propuesta se formuló por Meiggs en términos generales, sin detallar las bases bajo las cuales ofrecia hacer la obra; que en consecuencia, es necesario determinar las especificaciones á que esta debe sujetarse, de una manera que haga compatible el decreto de convocatoria de 22 de Marzo de 1869, con la extension y naturaleza de las secciones contratadas por Meiggs y con el precio que por ellas debe abonar el Estado; se resuelve: que el contratista don Enriyue Meiggs se sujete en la construccion de la primera y segunda seccion del ferrocarril de Pa-

5º La gradiente máxima será, en la primera seccion, de uno y medio por ciento en curvas de menos de trescientos metros de radio y de dos por ciento en los demas casos.

En la segunda seccion, la gradiente máxima será de tres por ciento en curvas de menos de trescientos metros de radio y de cuatro por ciento en los demas casos.

6º El radio mínimun de las curvas será de doscientos metros, y solo en casos excepcionales podrá bajar en la segunda seccion á ciento veinte metros.

7º Los puentes y viaductos serán de fierro en la sobreestructura, y tendrán estribos y pilastras de piedra ó de fierro.

8º Los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta el nivel superior de dichos durmientes.

9º Donde los caminos públicos ó privados crucen la linea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

10. Se cercará de un modo seguro el camino donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca.

B.—La via.

1º Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2º Forma del riel, la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por metro.

4º Junturas suspendidas con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nue-

ve kilógramos el par cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro (Fish plates suspended joints.)

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo y veinte centímetros de ancho, por trece centímetros de espesor, de roble pellin, alerce, ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exigen los cambios de temperatura y los pasos de las curvas.

Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de ser colocado.

9º Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

C. — Estaciones.

1ª Estacion de Pacasmayo.

tro piezas y una cocina para el jefe de la estacion. 8º Tres habitaciones de dos piezas cada una para los empleados. 9º Una vereda de treinta metros de largo, cubierta, y cuyo cobertizo se extenderá sobre la linea contigua de rieles.

2º Un edificio de treinta metros de largo para carga, con la oficina de servicio y las balanzas necesarias.

3º Un edificio para acomodar tres locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

4º Un edificio para componer locomotoras, con todos los útiles y la maquinaria necesaria y viviendas para maquinistas y fogoneros.

5º Un edificio para componer carros y coches con diez viviendas para los carpinteros.

6º Un corral para carbon y leña.

7º Dos tanques de fierro batido colocados sobre estructura de fierro ó albañileria con sus aparatos.

8º Un aparato para destilar agua del mar para el servicio de la estacion, capaz de producir veinticuatro metros cúbicos de agua por dia.

9º Una balanza de plataforma para pesar los carros cargados.

10. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

11. Una ramada para veinte carros.

12. Un embarcadero con rampa para bestias.

2ª Estacion de San Pedro de Lloc y Guadalupe.

Cada una de estas estaciones comprenderá:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

2º Una boleteria con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y la carga, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para bufete.

5º Lugares excusados para pasajeros de 1ª y 2ª clase, siendo ademas los de hombres separados de los de mujeres.

6º Urinarios separados para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

7º Un departamento con cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion.

8º Una habitacion de dos piezas para un empleado.

9º Una oficina para telégrafo.

10. Una vereda cubierta de treinta metros.

11. Una ramada para seis carros.

12. Un corral ó una ramada para carbon y leña.

13. Un tanque como los de Pacasmayo.

4º Urinarios separados para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

5º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el jefe de la estacion y su familia.

6º Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el ingeniero residente.

7º Cuatro habitaciones de dos piezas para empleados.

8º Dos departamentos diferentes para restaurant de 1ª y 2ª clase.

9º Una oficina para telégrafo.

10. Un edificio para acomodar cuatro locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

11. Una vereda de treinta metros cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la linea contigua de rieles.

12. Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y de los carros y maquinaria con los útiles necesarios, y diez viviendas para los maquinistas, fogoneros y carpinteros.

13. Un tanque de fierro batido análogo á los de la estacion de Pacasmayo.

14. Una ramada para carbon y leña.

15. Una tornamesa de quince metros de diámetros.

16. Una ramada para diez carros.

17. Un embarcadero en rampa para bestias.

4ª Estaciones de 2ª clase.

Habrá dos estaciones de 2ª clase en el lugar que designará el ingeniero Inspector de la linea y comprenderán:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

2º Una boleteria con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y la carga con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para bufete.

5º Lugares excusados para pasajeros de 1ª y 2ª clase y los de hombres separados de los de mujeres.

5ª Estaciones de 3ª clase.

Habrá tres estaciones de 3ª clase en las localidades que designará el ingeniero Inspector de la linea, y que comprenderán:

1º Un tanque de fierro batido.

2º Un paradero con su boleteria y aparatos correspondientes.

D.— Material rodante.

1º Ocho grandes locomotoras americanas.

2º Dos locomotoras pequeñas para las estaciones.

3º Diez coches grandes para pasajeros de 1ª

Mitchell, y tendrá el largo total de 700 metros, con arreglo al supremo decreto de 5 de Julio de 1870, y se compondrá de dos partes: la primera que formará la extremidad del muelle y servirá para el embarque y desembarque; tendrá 100 metros de largo y 30 de ancho. Sus costados estarán forrados desde el nivel del mar bajo con tablas de madera de diez centímetros de espesor, cuidando de que no queden resaltos en el revestimiento: habrá dos escaleras de servicio, una en cada costado. La segunda parte que servirá para unir la primera con la costa y la estacion, tendrá 670 metros de largo por 10 de ancho.

2º El muelle tendrá un pescante para levantar 10 toneladas, otro para 5 toneladas y dos para 3 toneladas. Ademas habrá un pescante sobre ruedas para dos toneladas.

3º Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conexiones y cambios, para pasar en ambos extremos de una via á otra.

4º En la rada se colocarán veinte boyas de fierro ancladas por medio de tornillos Mitchell.

Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene la insercion de este decreto en la escritura que debe otorgarse respecto á la seccion de Calasñique á la Magdalena, y se anote á la que ya esté otorgada, con referencia á la seccion de Pacasmayo á Guadalupe. Regístrese.—Rúbrica de S. E.—Santa Maria.

FERROCARRIL de Ilo á Moquegua.

Lima, Mayo 12 *de* 1871.

Visto el presente recurso por el que don Enrique Meiggs solicita que la via del ferrocarril de Ilo á Moquegua se haga con arreglo á las especificaciones de los demas ferrocarriles contratados con él; y teniendo en consideracion que de los informes de los ingenieros don Eduardo Habich y don Egidio Piantanida, aparece que con las bases fijadas para estos últimos se consulta todas las condiciones de seguridad y solidez que son apetecibles en los caminos de fierro: que estando obligado el recurrente á construir el ferrocarril de Ilo á Moquegua conforme á las bases y especificaciones del ingeniero don Alejandro Guido de Vigaau, cualquiera modificacion que traiga economia en el precio de la obra debe redun-

EXENCION de derechos de aduana.

Lima, Marzo 10 *de* 1871.

Atendiendo á que en todas las contratas para construccion de ferrocarriles en la República ha concedido á los contratistas la introduccion de derecho de los víveres necesarios para empleados y trabajadores de esas obras; se suelve: que por el Ministerio de Hacienda se ren las órdenes necesarias para que se permi- don Enrique Meiggs, contratista del ferro- il de Ilo á Moquegua, la libre importacion los siguientes artículos de subsistencia: carne ca ó salada, papas, arroz, manteca, grasa, cado seco, frejoles, garbanzos, arberjas, fran- o, huecillo, galletas y harina.—Rúbrica de E.—SANTA MARIA.

MUELLE de Pacocha.

Lima, Mayo 20 *de* 1871.

Visto este expediente con lo informado por el efecto del departamento de Moquegua y te- ndo en consideracion: que segun consta del creto de 8 de Julio del año próximo pasado, que se establecieron las bases para la cons- iccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, el

muelle existente en Pacocha debe prolongarse 30 metros mas dentro del mar: que para que esta importante y necesaria obra llegue á realizarse sin obstáculo, es indispensable que se encuentre el muelle en estado de que puedan emprenderse los trabajos sin estar amenazados de paralizacion, á causa del embarque y desembarque y pasajeros y mercaderias que pudiera pretenderse ejecutar por él, se dispone: que cese desde luego el tráfico de toda especie por el indicado muelle, por el tiempo necesario, para que se dé cumplimiento á lo que se dispuso en la seccion 2ª del decreto de 8 de Junio de 1870; y se entregue el indicado muelle al contratista para que proceda á practicar las obras respecto de él estipuladas. Comuníquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

miencen los trabajos de dicha obra. Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

FIANZA devuelta para el ferrocarril de Ilo a Moquegua.

Lima, Febrero 23 de 1871.

Habiendo cumplido el contratista de la obra del ferrocarril de Ilo á Moquegua don Enrique Meiggs, con abrir los trabajos dentro del término estipulado en su contrata, con cuyo objeto otorgó una fianza de doscientos mil soles; cancélese dicha fianza, devolviéndosele el depósito que en tal virtud entregó á la Caja Fiscal de esta capital.

Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Lima, Mayo 31 de 1871.

Pase á la Caja Fiscal de este departamento, para que en cumplimiento de la resolucion de 22 del corriente, que corre á f... del expediente principal, entregue á don Enrique Meiggs, cesionario

del contratista del ferrocarril de Ilo á Moquegua, los doscientos mil soles que consignó en depósito como garantia de su contrata, y fecho pase á la Direccion de Administracion para los efectos correspondientes, dándose aviso á la Direccion de Rentas.—GARCIA.

OTRA fianza para el ferrocarril de Ilo á Moquegua.

Lima, Marzo 31 de 1871.

Visto este expediente y considerando que la fianza de doscientos mil soles otorgada por don Enrique Meiggs, para llevar á cabo la obra del ferrocarril entre Ilo y Moquegua, no puede ser

Lima, Mayo 22 de 1871.

Habiendo cumplido el contratista del ferrocarril de Ilo á Moquegua don Enrique Meiggs, con lo exigido por el Supremo Gobierno en la resolucion de 31 de Marzo último, segun se comprueba por el certificado de trabajo hecho en aquella línea y de los materiales que se han empleado; se dispone que se devuelvan al referido Meiggs, los doscientos mil soles que en calidad de fianza depositó en la Caja Fiscal de este departamento la casa Déves Freres, para cuyo efecto pasará este expediente á la Direccion de Contabilidad.— PIÉROLA.

Señor Director de Contabilidad General y Crédito.

A pedimento de don Enrique Meiggs, actual contratista del ferrocarril de Ilo á Moquegua, y en resguardo de los intereses fiscales y de los correspondientes á ámbas partes contratantes, declaro en la forma mas arreglada á derecho, que en el traspaso que hemos hecho del contrato en favor del expresado Meiggs, se hallan incluidos los derechos que nos asisten á la garantia de doscientos mil soles, que se hallan depositados en la Caja Fiscal de este departamento; y por

tanto que no tenemos inconveniente en que se lleve á debido cumplimiento la devolucion de la mencionada garantia conforme á lo decretado por el Ministerio del ramo en el expediente de la materia. Y para su constancia firmo la presente en Lima, á 31 de Mayo de 1871.—p. p. DÉVES FRERES.—TH. CLARET.

Doy fe: que el señor don Tadeo Claret, á quien conozco, ha suscrito en mi presencia el anterior recurso.

Lima, á 31 de Mayo de 1871.—CLAUDIO JOSÉ SUAREZ, Escribano Público.

Señor Director de Administracion:

En observancia de lo dispuesto en el precedente decreto, he entregado á don Enrique

cribano y los testigos que al final se expresan, fueron presentes de la una parte el señor don Tadeo Claret, natural de Francia, vecino y del comercio de esta ciudad, mayor de edad, de estado casado y de ejercicio comerciante; y de la otra el señor don Enrique Meiggs, natural de la República de Estados Unidos de Norte América, tambien vecino de esta ciudad, mayor de edad, de ejercicio empresario de ferrocarriles, de estado viudo, ambos inteligentes en el idioma castellano y hábiles para contratar, á quienes conozco, de que doy fe, y dijo el primero: que como apoderado de los señores Déves Freres y Cª de Paris, y prévio acuerdo y consentimiento del Supremo Gobierno, segun consta de los comprobantes legales que en debida forma acompaña para su insercion, procede á celebrar una escritura de traspaso en favor del segundo, de la contrata que para la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, le fué concedida á sus representados por supremo decreto de diez de Diciembre último y elevada á instrumento público por ante mí en treinta del mismo mes; y cuyo traspaso verifica bajo los términos de la minuta que al efecto me entregó, la que como los citados comprobantes, son del tenor siguiente:

Señor Escribano Público.

Sírvase U. extender en su registro de escrituras públicas una por la que conste que yo don Tadeo Claret, en representacion de los señores Déves Freres del comercio de Paris, segun el

poder que acompaño, para que despues de inserto se me devuelva, traspaso á don Enrique Meiggs la contrata de construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua, que fué concedida á mis representados por el Supremo Gobierno, en decreto de diez de Diciembre último. En consecuencia, y prévio el consentimiento del Gobierno, que tambien acompaño, para que se inserte ó consigne en la escritura, el señor don Enrique Meiggs, reasume todos los derechos y obligaciones que emanan de la referida contrata, quedando mis representados exentos de todo género de responsabilidad ulterior, y el señor Meiggs sujeto á las resultas de la inejecucion, tanto con respecto al Supremo Gobierno como á mis causantes. Y yo don Enrique Meiggs acepto el mencionado traspaso, reasumiendo los derechos y obligaciones que se contienen en la referida contrata en los términos antedichos. Agregue U. las demas cláusulas que aseguren la validez de este

timiento del Supremo Gobierno, consignado en escritura pública. Usando de este derecho, ocurrimos á V. E., proponiendo traspasar la mencionada contrata á don Enrique Meiggs, el que reasumirá en este caso, todos los derechos y obligaciones que de ella emanan, y que constan de la escritura firmada en el registro del Escribano de Hacienda el cuatro del corriente. Si V. E. se digna aceptar préviamente semejante traspaso, no tendremos inconveniente en verificarlo, ni el señor Meiggs en aceptarlo, á cuyo efecto firma con nosotros este escrito. Con tal propósito á V. E. suplicamos se sirva resolver á este respecto lo que estime conveniente, mandando en el caso que acepte el traspaso, que no hay lugar á contribucion de timbres, y que este escrito y el decreto que motive, se inserten en la escritura respectiva. Es justicia, &.

Lima, Enero, doce de mil ochocientos setenta y uno.—Excmo. Señor.—p. p. Déves Freres —Th. Clarit.—Enrique Meiggs.

DECRETO.

Lima, Enero 12 de 1871.

Visto el presente recurso: se autoriza á los señores Déves Freres, contratistas del ferrocarril de Ilo á Moquegua, para que traspasen el contrato relativo á esa obra al señor don Enrique Meiggs, recayendo sobre este todas las obligaciones impuestas á aquellos en el supremo decreto de 10 de Diciembre último. Comuníquese y

devuélvase á los interesados, para que se inserte en la escritura de trasferencia con el presente decreto, quedando dicha escritura exenta del derecho de timbres por referirse á un contrato fiscal.—Una rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

En Lima, Julio veintidos de mil ochocientos setenta: ante mí el Escribano Público y de Hipotecas y testigos que se expresan, pareció don Luis Artigue, mayor de edad, viudo, de tránsito en esta capital, instruido en el idioma castellano, á quien conozco de que doy fe, y dijo que quiere que se eleve á escritura pública la minuta cuyo tenor literal es como sigue:

Señor Secretario.

Extienda U. en su registro de escrituras públicas, un poder que yo don Miguel Artigue como socio representante de la casa de los señores

y en general, en voz y nombre de la casa Déves Freres, egerza todas las facultades especiales y generales, que competan á su carácter de representante nuestro, sin omitir paso alguno, acto ó diligencia que juzgue convenientes para llevar á término todas las negociaciones, contratos, sean de la clase y naturaleza que sean, y mercantiles ó de otro género y con cualquier poder constituido, sociedades ó particulares, pudiendo en caso de contienda judicial, parecer en juicio desde el acto de demanda, apelando, diciendo de nulidad, desistirse de los recursos ordinarios ó extraordinarios, y sustituir, revocar sustitutos y nombrar otros, siguiendo la trasmision legal. Para todo lo que se sujetará á las tramitaciones verbales y escritas que al efecto le trasmitiré. U., agregará las cláusulas de estilo.

Lima, Julio veintidos de mil ochocientos setenta.—M. ARTIGUE.

En cuya virtud y habiéndose leido este instrumento por mí el Escribano, el otorgante ratificó su tenor y forma, obligándose á su cumplimiento, segun derecho. En testimonio de lo cual, así lo dijo y firmó, siendo testigos don Juan Iraola, don José Ampuero y don Bernardo Achá; quedando la minuta agregada á su legajo y cumplidos los artículos setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de Enjuiciamientos: doy fe. —MIGUEL ARTIGUE. —JUAN IRAOLA. —JOSÉ AMPUERO.—BERNARDO ACHÁ.—Ante mí, FRANCISCO PALACIOS.

Concuerda con su original que se halla á fojas

seiscientas noventa y nueve vuelta de mi registro de la fecha; y con fé de ello signo y firmo este primer testimonio, despues de confrontado segun ley el dia de su otorgamiento. Un signo.—Francisco Palacios, Escribano Público y de Hipotecas.

Bajo los términos de la minuta, y en virtud del poder y el supremo decreto de consentimiento, que van insertos, queda perfeccionado y elevado á instrumento público, el contrato de cesion y traspaso á que ellos se refieren; ofreciendo el señor don Tadeo Claret, como representante de los señores Déves Freres del comercio de Paris y en nombre de ellos, no contradecirlo en manera alguna, desistiéndolos del derecho y accion que á la citada contrata sobre construccion podrian tener; y con cuyo fin obliga los bienes presentes y futuros de sus representados en forma y conforme á derecho: presente el señor don En-

el poder con que procede el cedente aun no está revocado; y que el decreto supremo á mas de ir copiado literalmente, queda agregado original á continuacion de esta; y que instruidos ambos otorgantes de este dicho instrumento en virtud de la lectura que de él les hice, ratifican su tenor y firman, juntamente con los testigos que se hallaron presentes don Augusto Ernesto Siffheu. don Luis Faustino Zegers y don Juan Andres Horn.—p. p. Déves Freres, Th. Claret.—Enrique Meiggs.—A. E. Siffheu.—Luis F. Zegers.—Juan A. Horn.—Ante mí, Claudio José Suarez, Escribano Público.

LOCOMOVIL.

Lima, Diciembre 12 de 1870.

Visto este expediente y atendiendo á que las máquinas á vapor con ruedas de jeve para trasportar carros por los caminos ordinarios son recientemente inventadas y no se conocen lo bastante para que puedan ser objeto de un tráfico general; que D. Jorje Elster se propone introducirlas al Perú; pero para ello pide que se le conceda privilegio exclusivo por un tiempo determinado; que dichas máquinas están llamadas á simplificar y facilitar el tráfico, y por lo mismo el Gobierno debe procurar su introduccion á la

República, acordando el privilegio pedido; de conformidad con lo prescrito en la ley de 28 de Enero de 1869, se concede á D. Jorge Elster privilegio exclusivo para introducir al Perú las citadas máquinas de mocion á vapor y ruedas de jeve, sistema de B. W. Thonsons, por el término de tres años.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

SUPRIMENSE los superintendentes é inspectores.

Lima, Enero 11 *de* 1871.

Siendo innecesarios los cargos de superintendentes é inspectores de los ferrocarriles, ayudan-

ACCIDENTES en el ferrocarril de Chancay.

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE LIMA
Á CHANCAY Y HUACHO.

Lima, Enero 16 *de* 1871.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

S. M.

Los grandes intereses confiados á la compañia de camino de fierro de Lima á Huacho, exigen que en circunstancias como la presente, tenga yo el honor de dirigirme á US., en su nombre, para hacerle una relacion de los accidentes ocurridos en esa linea durante las dos últimas semanas, y exponerle las causas naturales y accidentales que los han producido: como asímismo manifestar á US. los medios mas eficaces que con acuerdo de sus ingenieros, se han adoptado para prevenir en lo futuro, tanto como es posible, la repeticion de estos sucesos y dar las seguridades mas fundadas para poder proseguir el tráfico sin peligro.

Con efecto, señor Ministro, los dos sucesos ocurridos en la ladera de Pasamayo, afortunadamente sin resultados lamentables, han sido el desrielamiento de un carro de equipajes y el derrumbe de arena, que obstruyó la via por cuatro dias. De estos, el 1º segun lo expone el ingeniero de la linea, ha tenido lugar en una curva

de doscientos metros de radio; la máquina arrastrastraba cuatro carros; uno de animales, uno de equipajes y dos de pasajeros; el 2º carro despues de la máquina que era el de equipajes, salió de los rieles, no habiéndolo hecho la máquina, ni el primer carro, ni tampoco los dos últimos; despues de este accidente los trenes han vuelto á pasar sin inconveniente; de donde resulta que el suceso no fué ocasionado por defecto de la linea, ni por la colocacion de los rieles, ni por derrumbe de arena, pues en tal caso, la máquina y los demas carros hubiesen seguido la suerte del carro de equipajes. A lo que debe atribuirse segun el mismo ingeniero, es á imperfeccion de la construccion de los carros, ó á la debilidad de algunos resortes, ó finalmente á que dicho carro no hacia bastante presion por estar sin carga.

Estos inconvenientes quedan salvados para lo futuro con las prevenciones dadas al jefe del material rodante y á la suma de precauciones que

tráfico de los ferrocarriles por todo el tiempo que está la tierra bajo la accion de este fenómeno atmosférico en todo su rigor. Pero en este, como en aquellos casos, ninguno de estos fenómenos naturales puede ser razon suficiente para no construir ni explotar las vias ferreas.

Ademas, seria necesaria la concurrencia de las condiciones mas adversas y por consiguiente, dificil si no imposible de reunirse; como son, que el temblor ocurra durante la pasada del tren por la cuesta, que trajera derrumbe instantáneo de arena, y que esta cayera sobre el convoy, y que la pausada marcha, que en este trayecto se emplea (12 millas por hora) no fuera bastante para prevenir y evitar los malos efectos del accidente.

Sin embargo de que esta breve y exacta narracion demuestra que los dos sucesos de Pasamayo no han sido graves en sí, ni en sus resultados, á excepcion del daño recibido por el estimable caballero D. J. Castro, á causa de su imprudencia, pues contra una terminante prohibicion, viajaba en los balcones del coche; que no han ocurrido los sucesos, ni por defecto de la linea, ni por motivo de descuido ó negligencia, ni por mala colocacion de los rieles ó resultado de la impericia de los encargados de la conservacion; sin embargo de todo esto, el directorio en su vivo deseo de corresponder á la confianza del Supremo Gobierno y á la de los accionistas y en el sagrado deber de alejar toda la exposicion del peligro, ha pedido el dictámen de su ingeniero, y de acuerdo con los consejos de un maduro exá-

men ha resuelto emprender, como desde luego ha emprendido, la ejecucion de nuevas obras en la citada ladera de Pasamayo, que consistirán en suavizar las curvas que en ella existen, y dar á los taludes la inclinacion mas perfecta, con el fin de que no se descarrilen los coches, ni acontezca derrumbe de arena, á pesar de los terremotos frecuentes en nuestro suelos.

Ningun ferrocarril del mundo, señor Ministro, aun cuando no esté colocado en las condiciones del nuestro, se encuentra exento de accidentes desgraciados, y la perseverante actividad de los empleados y la prudente direccion de los jefes, está reducida á prevenirlos y evitarlos. Esta es tambien nuestra tarea, que el directorio y todo el personal que sostiene en la linea, desempeñan concienzuda é infatigablemente, sin economizar gastos, cualesquiera que sean su valor y los sacrificios que ellos les imponen.

Como una prueba de lo expuesto, séame per-

mativa que de órden del directorio tengo el honor de elevar al Supremo Gobierno, con el objeto de que instruido de los acontecimientos ocurridos de una manera auténtica y penetrado de las causas que los han originado y de los medios propuestos por el ingeniero de la linea, para prevenir y evitar las desgracias futuras, aceptados y aprobados por el ingeniero del estado D. A. Miewnickouski, pueda saber cómo se administran por parte del directorio los vitales intereses confiados á su celo y patriotismo.

Soy de US. señor Ministro, con la mas alta consideracion, atento y obsecuente servidor

P. Rivera.

TERMINA la comision del ferrocerril de Arequipa.

Lima, Enero 18 *de* 1871.

Habiéndose nombrado en 19 de Octubre de 1869 una comision que examinase los trabajos emprendidos en el ferrocarril de Arequipa, y habiendo cumplido la comision con expedir un informe circunstanciado sobre el particular, que mereció la aprobacion del Gobierno: se da por terminada dicha comision.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—Santa Maria.

COMISION para inaugurar el ferrocarril de Pacasmayo.

Lima, Enero 25 *de* 1871.

No pudiendo concurrir S. E. el Presidente, á la ceremonia de la inauguracion del ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca, comisiónase al Ministro de Guerra y Marina, Coronel D. Juan Francisco Balta, para que presida dicha ceremonia en representacion de S. E. el Presidente.—Comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

INSPECCION de los ferrocarriles del Callao

á hacer un prolijo reconocimiento de las expresadas lineas y del material rodante; é informe circunstanciadamente sobre el particular, manifestando á la vez si la empresa ha cumplido con las disposiciones impuestas en sus contratas: remítase copia de ellas al ingeniero Hohagen para el mejor desempeño de esta comision.—Comuníquese y regítrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

INFORME sobre el ferrocarril del Callao.

Lima, Enero 27 de 1871.

Al ingeniero de Estado D. Federico Hohagen.

Con esta fecha se ha expedido el supremo decreto que sigue:

"Necesitando el Gobierno saber el estado en que se encuentran las vias férreas que parten de esta capital para la provincia del Callao y la via de Chorrillos, á fin de tomar las medidas consiguientes para evitar cualquiera siniestros que pudieran ocurrir, en razon del desnivel ó deterioro que con el trascurso del tiempo hayan suprido dichas vias férreas y el material rodante; se nombra al ingeniero de estado D. Federico Hohagen, para que proceda en el dia á hacer un prolijo reconocimiento de las expresadas lineas y del material rodante, é informe circunstanciada-

cientos cincuenta mil soles, siendo de cuenta del arrendatario todo exceso en el costo sobre esta suma.

3ª Serán libres de todo impuesto fiscal ó municipal los útiles y máquinas destinadas á la explotacion, reparacion y conservacion de la linea, durante el término del arrendamiento.

4ª Si al espirar este resultase una cantidad de material rodante y de equipo superior á la entrega y comprada por el Gobierno, queda entendido que le abonará al arrendatario hasta la cantidad máxima de doscientos cincuenta mil soles, prévia comprobacion de su costo y con las deducciones á que su deterioro diese lugar, en la forma establecida por la base 4ª de la convocatoria mencionada.

5ª Queda entendido que el término en la costa del ferrocarril será un puerto mayor.

6ª El término del arrendamiento comenzará

SEÑALASE puerto al ferrocarril de Arequipa.

Lima, Enero 6 *de* 1871.

Teniendo en consideracion: 1º Que es de necesidad hacer estudios detenidos y examinar maduramente las condiciones de los puertos de Islay, Mollendo y Mejia, para decidir cuál de estos debe ser el término del ferrocarril de esta ciudad á la costa.

2º Que siendo Mollendo el término actual de la linea férrea, es urgente dotarle de los edificios necesarios para el depósito de mercaderias y mejor servicio del ferrocarril; se resuelve:

1º Practíquese por el Ministerio de Hacienda y Comercio, los estudios convenientes para conocer cuál de los puertos de Islay, Mollendo y Mejia, debe ser en definitiva el término del ferrocarril de Arequipa á la costa.

2º Declaráse el puerto de Mollendo como término provisional del expresado ferrocarril.

3º Autorízase al empresario constructor D. Enrique Meiggs para que en el expresado puerto de Mollendo, por medio de un ingeniero de su confianza, designe los locales, haga los trazos respectivos y proceda á la colocacion de las estaciones, ramadas y demas depósitos que por su contrata está obligado á proporcionar.—Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

CIERRASE el puerto de Islay y se abre el de Mollendo.

Arequipa, Enero 6 de 1871.

Teniendo en consideracion: 1º Que declarado por decreto de la fecha, el puerto de Mollendo término provisional del ferrocarril de Arequipa á la costa, es necesario dictar las órdenes convenientes para proporcionar mayores facilidades al comercio y garantias á los intereses fiscales.

2º Que careciendo en la actualidad Mollendo de las comodidades y elementos necesarios para el depósito, custodia y despacho de mercaderías, es indispensable acordar las medidas que tiendan á salvar estos inconvenientes; se resuelve:

1º Concédese el plazo improrogable de cua-

nes convenientes, á esta ciudad, en donde se practicará su despacho de conformidad con los reglamentos vigentes, por los empleados que para este efecto se nombrarán.

Desígnase como local para la aduana de esta ciudad, el edificio conocido por "Los Ejercicios."

4º Tan luego como se hubiese verificado el despacho de todas las mercaderias existentes en los almacenes de Islay, se constituirá el personal de la aduana expresada en esta ciudad, prévia órden del Ministerio de Hacienda, debiendo en el dia trasladarse el resguardo al puerto de Mollendo, con solo la permanencia en Islay de un teniente y dos inspectores, para la vigilancia de esa costa.

5º Las medidas acordadas por la presente resolucion, tienen el carácter de provisionales, hasta tanto se acuerde la fijacion definitiva del término del ferrocarril.—Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—Piérola.

NOMBRASE inspector del ferrocarril de Pacasmayo.

Lima, Enero 24 de 1871.

Nómbrase ingeniero Inspector de los trabajos del ferrocarril de Pacasmayo á la Magdalena, al ingeniero del estado D. José Hindle.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

NOVISIMA ley de ferrocarriles.

JOSÉ BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

ra que desde luego proceda á contratar la construccion de los ferrocarriles del Cuzco, Cajamarca y Ancachs, por empresa particular ó por empresa mixta, ó emitiendo bonos que ganen desde la fecha de su emision el cinco por ciento de interes anual y dos por ciento de amortizacion acumulativo, que comenzará el año de 1880; no pudiendo en nigun caso exceder de quince millones de libras esterlinas, valor nominal, el monto de la emision.

Art. 2º Los bonos que se emitan en virtud de esta ley, se emplearán en el pago de los mencionados ferrocarriles que se hagan por cuenta del estado, y del de Ilo á Moquegua; ó en el de las acciones que tomare en las empresas mixtas.

Art. 3º Se hacen extensivas estas disposiciones al ferrocarril de Piura, y al de Trujillo á Huamachuco, terminados que sean sus estudios; lo mismo que á la prolongacion del de la Oroya á la ciudad de Ayacucho.

Art. 4º Se deroga la ley de 15 de Enero de 1869 igualmente que el artículo 3º de la de 8 de Noviembre de 1864, en cuanto se refiere á la garantia del 7 por ciento como *mínimun* de interes.

Art. 5º De los quince millones de libras esterlinas que se emitan, se emplearán, dos en la irrigacion de la costa de la República, en los puntos en que ella sea practicable; principiando por los lugares cuyos estudios estén hechos.

Art. 6º El Poder Ejecutivo dará cuenta especial y documentada al principio de cada legislatura, del uso que hubiere hecho de la presente

autorizacion: determinando las cantidades invertidas y las que quedaren disponibles.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso en Lima, á veintitres de Enero de mil ochocientos setenta y uno.

José Rufino Echenique, Presidendte del Senado.—Juan Oviedo, Vicepresidente de la Cámara de Diputados.—Francisco Chavez, Senador Secretario.—Pedro Bernales, Diputado Secretario.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

POR TANTO:

Ordeno se imprima, publique y circule y se le dé el debido cuplimiento.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 24 de Enero de 1871.

[redacted]

PROROGA al ferrocarril de Malabrigo.

Lima, Enero 30 de 1871.

En mérito de las razones que expone en este recurso el empresario del ferrocarril de Malabrigo D. José Gregorio Garcia, solicitando una próroga de seis meses en los plazos que se fijan en el decreto de 26 de Agosto de 1869, para dar principio y término á los trabajos de dicha via férrea: accédese á su solicitud, y en consecuencia se prorogan seis meses en cada uno de los plazos mencionados en el artículo 7º de la contrata de 23 de Octubre del año próximo pasado en que se presentó esta solicitud. Pase al Ministerio de Hacienda para que ordene se tome razon de este decreto en la escritura principal y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

ESTACION y poblacion de Vitor.

Lima, Enero 30 *de* 1871.

Siendo necesario establecer una poblacion que unida al ferrocarril de Arequipa á la costa, sirva de depósito á los valiosos productos del valle de Vitor y de centro á las transacciones que en él se hagan, al mismo tiempo que dé estacion á dicho ferrocarril, á fin de dar todas las facilidades posibles al comercio: se resuelve que la estacion de Vitor se haga en el punto mas cercano y al frente de la antigua poblacion de este nombre; y que en el mismo sitio se erija una nueva poblacion. Nómbrase una comision compuesta del hacendado D. Manuel Leon Velarde y el arquitecto de estado D. Octavio Tagliani, que conforme á lo ordenado en este decreto, designe el

VOTO de gracias por el cúmplase á la ley de ferrocarriles.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE ANCASH

Huaraz, 1º *de Febrero de* 1871.

Señor Coronel Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

S. C. M.

Tengo el honor de elevar á manos de S. E. el Presidente de la República por el digno órgano US. la manifestacion espontánea de gratitud que le dirigen los vecinos mas notables de este lugar, porque al poner el cúmplase, el 24 del pasado, á la ley sobre ferrocarriles, continua dispensando á este Departamento su magnánima y eficaz proteccion.

Dios guarde á US.—S. C. M.

EPIFANIO SERPA.

Lima, Febrero 1º de 1871.

Excmo. Señor Presidente Constitucional de la República D. José Balta.

Excmo. Señor.

Habeis firmado con fecha 25 del próximo pasado la ley de ferrocarriles, incluyendo el de este Departamento. Con vuestra firma señor no dudeis, habeis hecho palpitar de alegria el corazon del jóven, habeis derramado el pan en abundancia sobre el Departamento mas populoso del Perú.

Al dirigiros, señor, la palabra nos cabe el alto honor de aseguraros que la gratitud de Ancash será eterna por el favor que le acabais de dispensar, con el cúmplase á una ley que será la fuen-

ESTUDIOS del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca.

Lima, Febrero 8 de 1871.

—Señor Prefecto del Departamento de la Libertad.

Como en el espacio de ocho meses trascurridos desde que el ingeniero D. Pedro Sieber marchó á ese Departamento con el objeto de verificar los estudios del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca, no haya dado cuenta del estado de sus trabajos, para los cuales se le tienen remitidos quince mil soles; prevengo á US. se sirva ordenar á dicho ingeniero, que en el dia pase á este Ministerio una razon detallada del estado en que se encuentran dichos estudios, quedando obligado el referido ingeniero á pasar quincenalmente la misma razon de los progresos que verifique en los ya mencionados estudios, pues el Gobierno deseoso de realizar cuanto antes obras de tan vital importancia para beneficio de ese Departamento, no puede proceder á dictar las medidas conducentes, por la falta de datos para realizar la referida obra.

Dios guarde á US.—Manuel Santa Maria.

...Señor P...
República D. ...

Excmo. Se...

Habeis firmado ...
sado la ley de ferr...
te Departamento.
dudeis, habeis hech...
zon del jóven, habei...
dancia sobre el Dep...
Perú.

Al dirigiros, señor...
honor de aseguraros ...
será eterna por el fav...
sar, con el cúmplase ...
te de las prosperidade...
tamento y de la Repúl...

Aceptad, Señor Exc...
Manuel Robles Arnao,...

FERROCARRIL de la Oroya.

INGENIERO DEL ESTADO, INSPECTOR DE DE LA LINEA FÉRREA DEL CALLAO Á LA OROYA.

Lima, Enero 31 de 1[illegible].

Señor Coronel D. Manuel Santa Maria, Ministro de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. C. M.

En el informe que pasé á ese Ministerio en 21 de Octubre último, expresé que probablemente á fines de Diciembre próximo pasado, los rieles de la linea férrea en construccion, del Callao á la Oroya, estarian cerca de San Pedro Mama; y hoy tengo el gusto de manifestar á US. que estos ya llegan en el dia hasta k. 64.5; que el ter-

por Surco y Huariquiña y rio Uchumayo km. 96 ó estacion de Matucana, se están haciendo por el ingeniero señor Delgado, asistido por los señores Rey, Estrabeau y otros con mucho empeño y asiduidad; sin embargo de que el actual tiempo de lluvias no deja de entorpecer y dificultar mucho estos trabajos.

La colocacion de rieles entre Santa Ana y Cocachacra se hallará interrumpida, por algunas semanas, mientras se colocan los puentes sobre el rio, cuya llegada se espera, pero á los pocos dias de colocados estos, la locomotora estará en la estacion de Cocachacra á 45 millas del Callao y á mas de un tercio de la distancia total de ciento treinta millas que medirá la linea entre el Callao y la Oroya, para poder servir en aquel trayecto al público, en tanto que lo puede un ferrocarril en construccion, y lo que será probablemente á principios de Abril próximo.

No quiero decir con lo expuesto arriba, que estará concluida la linea desde el Callao hasta Cocachacra, y lista para ser entregada oficialmente al público, porque conozco los peligros de explotar una via férrea con terraplenes recientemente concluidos; pero no dejo de alimentar la esperanza de que desde que esté concluida, ya sea aprovechada por el trascunte si me fijo en las sendas desde la Oroya á Lima, por donde ahora el hombre busca sus intereses con el sudor de la frente y la muerte y el peligro á cada paso. Los actuales caminos por donde hoy se trafica son tales que no habrá impio, despues de concluido este ferrocarril y que haya transitado por

aquellos, que no levante los ojos al cielo para pedir bendicion al Gobierno que lo hace.

A fin de que se conozca el estado actual del trabajo, séame permitido con referencia á los planos, hacer una lijera descripcion de él, observando antes que el trazo original de la linea como base de su remate, tuvo por fin principal comprobar la facilidad de ejecutarla, y que en este sentido dicho trazo debe tan solo servir de fundamento y rumbo, sobre el que se ejecuta la construccion con todas aquellas mejoras y cambios que el autor del proyecto puede no haber previsto y las que siempre resultan hasta en los estudios mas completos. El ferrocarril del Callao á la Oroya, como la linea madre, de la que nacerán mas tarde descendientes por todas direcciones, tiene, como fin principal, que tomar la mejor y mas ventajosa direccion entre sus dos términos, abriéndose paso por la cordillera de los Andes. Ejecutar la linea en el camino trazado

iroy, llega con un camino de 12 km. á la stacion de Lima," por Monserrat.

La curva de menor radio en este trayecto es ca de 500 m. y la gradiente mas fuerte es de 0 por ciento, y la media entre 0 y 12 km. le 1. 09 por ciento. No hay obras de arte en trecho, y todos los albañales de cal y ladri- sobre las acéquias están concluidos; en los lu- es donde caminos reales y vecinales pasan por inea, esta tiene sus pasajes, faltando sí las reras previstas en el artículo 9º A; y está rado del camino donde pasa por terrenos cul- dos. Los taludes de los terraplenes y el las- están conformes á las condiciones de la trata y si en la colocacion de los rieles no se observado estrictamente las reglas que para ambio de temperatura se conocen, la juntura los mismos con fish-plates permite esto hasta to punto.

Desde la estacion de Monserrat, el ferrocar- sigue por la márgen derecha del Rimac, pa- por debajo del primer arco del puente viejo y iendo siempre por el mismo lado del rio has- l Martinete pasa por el puente que construye nero donde mas tarde, concluido aquel, el pa- del ferrocarril será por debajo de un arco, que completará la armoniosidad de la obra en. alle de La Barranca donde debe terminar. de el Martinete ya poco á poco la linea se a de la márgen del rio, pasando por el respal- del Lazareto, Cementerio, Fábrica de pólvo- asta llegar sobre los terrenos cultivados y al- de Vicentelo por el lado del camino real, á

cuyo lado desde entónces, sigue casi paralelamente por las haciendas de Quiroz, Santa Rosa, Encalada, Salinas, Zavala, Lomo Largo, Huanchihuailas y Santa Clara, en cuya hacienda y por estaca km. 28.8, se está construyendo actualmente la estacion secundaria obligatoria, segun las estipulaciones de compromiso. La mayor gradiente es de 2.10 por ciento, y la gradiente media entre km. 12 y km. 29 km 0.40 es de 1.35 por ciento, siendo todos los radios de este trecho radios mayores. Hay en este trayecto un dique sólido de cal y piedra contra las aguas crecientes del Rimac, parte de muro seco, en una extension como de 300 m. de largo, como tambien un puente de cal y ladrillo de dos ojos que á la vez sirve de boca-toma del acequion de Monserrat. El muro de defensa que domina el rio por su lado izquierdo necesita unas ligeras correcciones en tiempo de secas, cuya necesidad ha enseñado el rio crecido en dias pasados. Fue-

anterior trayecto. La estacion de Santa Clara sobre el lado derecho de la via, se halla en construccion actualmente en un terreno á nivel de 220 m. de longitud. Está ya colocado aquí el tanque de agua segun ordenanza y tambien está ya colocado el desvio previsto. En estaca km. 28,8 en Santa Clara pasa la linea por las haciendas de Santa Clara, Pacayal, Pariachi, Huascate, por los terrenos de las comunidades de Jimenez, Tuna, San Bartolomé, Tupicoche, San Damian y llega en km. 43,600 (lugar donde mas tarde convenga tal vez una parada, si no se quiere establecer en Santa Ines, donde hay un tanque de agua) á Chaclacayo, como un km. mas acá de Santa Ines. Las curvas en este trecho son todas de radio mayor y la gradiente mayor es de 2.20 por ciento de km. 42 á km. 43.400. Los albañales están en su mayor parte concluidos en esta parte, faltando sí, la colocacion de los puentes sobre las acéquias madres. Los taludes de los cortes y las murallas de defensa por el lado del rio en este y el siguiente trecho necesitan la última mano. Sea que se ponga la parada en Chaclacayo ó en Santa Ines, conviene que haya una en uno de estos dos puntos y de preferencia en Santa Ines, por ser punto de concurrencia de muchos lugares á su rededor.

En este lugar me parece oportuno indicar que convendria enderezar el camino real desde el fin de la hacienda de Santa Clara adelante, haciéndolo tanto como sea posible paralelo á la via férrea y que esta mejora importante la po-

dria hacer el empresario del ferrocarril tal vez con pocos gastos.

Desde km. 34.400 sigue la linea por la hacienda de Santa Ines, terrenos de Jurgado, Yanacota y de la Chosica hasta km. 53.34 ó al lugar que mas á propósito me parece para establecer allí la tercera estacion principal de San Pedro–Mama, por las razones que ya expuse á US. en una nota especial á este respecto. En este trayecto hay curvas menores, pero dentro de los límites de la contrata sin exceptuar la primera entre km. 47 y km. 48. La gradiente mas fuerte es de 2.40 por ciento y en el lugar para la estacion km. 53,340 á km. 53,360 hay una gradiente de solamente 0,30 por ciento. De allí para adelante ya comienzan gradientes de 3,85 á 4.00, por lo que desde este punto adelante, ya deben emplearse locomotoras que puedan vencen gradientes mayores.

puente y sigue otra vez por este lado del Rimac (su márgen izquierda) hasta km. 72 ó 45 millas distantes del Callao. Desde km. 75 (donde debe construirse la estacion de Cocachacra) para adelante se halla el trabajo fuerte de la peñoleria de San Bartolomé, el que bastante adelantado en el dia está entre km. 80 y 81 ó 50 m. del Callao, faltando para poder seguir adelante con buen provecho la llegada de la locomotora á Cocachacra, retardada principalmente ahora por la falta de los puentes de que hablé arriba.

Segun lo anterior y fijándome en el tenor de los artículos 8º y 9º de la contrata entre el Supremo Gobierno y el empresario, no estoy porque sea entregada por ahora al público oficialmente la linea, ni desde el Callao hasta San Pedro Mama, ni cuando la linea esté en Cocachacra desde el Callao á Cocachacra; pero á fin de que ya egerza su benéfica influencia, US. podria tal vez conseguir algun arreglo segun el que, ni se estorbase la rápida marcha de los trabajos, ni el público quedase privado del derecho de su explotacion. Cierto es que la ganancia por ahora no podria normar aquella medida á las entradas futuras que ademas serán mayores en tiempo de secas y cosechas que en tiempo de lluvias; pero no dejaria de hacerse un bien al público al darle el derecho de poder aprovecharse de la linea por un precio equitativo, á su mismo riesgo y responsabilidad se entiende, desde que el Gobierno solamente padrá contestar por la vida y seguridad de los transeuntes despues de haber

recibido y entregado la via oficialmente al público.

Seria de desear para la comodidad general que cuanto antes llegasen al empresario carros de primera y segunda clase, como tambien carros para el trasporte de caballos y mulas, y entónces ya podrian conseguirse datos aproximados para la futura explotacion de la linea; y por poco que resultase, siempre seria ya un rédito producido por la transformacion de la riqueza nacional muerta, el huano, en riqueza viva, los ferrocarriles.

Antes de concluir debo indicar á US. que casi todos los ingenieros empleados sobre el terreno son del pais, lo mismo que la mayor parte de los robrestantes, mayordomos, encargados de las estaciones de carga, bestias de trasporte, de materiales &ª &ª

Dios guarde á US.—Federico Hóhagen.

PROROGA para la contrata del ferrocarril de Paita á Piura.

Lima, Febrero 14 *de* 1871.

Habiéndose modificado por supremo decreto de 15 de Diciembre último, expedido por el Ministerio de Hacienda, la manera de otorgar las fianzas en los contratos con el Estado; y no siendo posible que todas las personas que deseaban hacer propuestas para la construccion del ferrocarril de Paita á Piura, pudiesen preparar sus fianzas desde la publicacion de dicho decreto, lo que se verificó solo en 9 del presente de una manera extraoficial; se proroga, por equidad, el término fijado para la apertura de dichas propuestas, hasta el dia 24 de corriente en que tendrá lugar ese acto á la hora y con las formalidades prefijadas.—Publíquese.

Rúbrica de S. E.—Santa Maria

DECRETO sobre fianzas al Estado.

JOSÉ BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

CONSIDERANDO:

1º Que las fianzas hipotecarias para asegurar el cumplimiento de la obligaciones que se contraen con el Estado, ofrecen, entre otros, el grave inconveniente de inmovilizar la propiedad territorial, dificultando las transaciones sobre ella.

2º Que las disposiciones contenidas en los artículos 12 y 13 de Reglamento de Fianzas vigente, la primera no garantiza debidamente al Estado, y en cuanto á la segunda es imposible y dificil su ejecucion en la mayoria de los casos.

DECRETO:

especie, monto, números é intereses pendientes de los títulos depositados, con el cual se presentaran aquellos á la Direccion de Crédito Público para percibir los intereses devengados en la forma establecida, debiendo esta oficina recabar de la Caja Fiscal los cupones de intereses correspondientes á la órden de pago que expida. En los títulos que no tengan cupones de intereses, la caja cuidará de hacer las anotaciones de pago respectivas.

Art. 4º Quedan derogadas las disposiciones y reglamentos de 2 de Agosto de 1864, en cuanto se opongan al presente decreto.

El Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda y Comercio, queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, á los quince dias del mes de Diciembre del año de mil ochocientos setenta.

José Balta.—Nicolas de Piérola.

ESTUDIOS para el ferrocarril de Huacho á Huaraz.

Lima, Febrero 14 *de* 1871.

Teniendo en consideracion que es de gran utilidad para el desarrollo del comercio y para establecer sólidamente la unidad política de la República, ligar la capital á las provincias por me-

dio de vias férreas: que el importante departamento de Ancachs ha sido objeto de estudios mandados hacer por el Gobierno para la construccion de un ferrocarril que facilite su tráfico y la exportacion de sus valiosos productos: que ese fin podria obtenerse con mejores frutos, si se uniese por una linea férrea la capital de aquel departamento con la ciudad de Lima, llamada á ser el centro de una red de ferrocarriles que la unan á los diversos puntos de la República; que estando construido el ferrocarril de Lima á Chancay y en via de construccion el de Chancay á Huacho, debe examinarse la conveniencia de prolongar este camino hasta la ciudad de Huaraz; se resuelve: que se proceda á hacer los estudios de un ferrocarril de Huacho á Huaraz, pasando por Pativilca ó Sayan, para que en vista de ellos pueda el Gobierno apreciar la facilidad y conveniencia de esa via, y adoptar la que sea mas ventajosa á los intereses fiscales y al desarrollo de la riqueza pública. Considérese en el presu-

ACCIDENTE en el ferrocarril de Iquique á la Noria.

PREFECTURA DE LA PROVINCIA LITORAL DE TARAPACÁ.

Iquique, Febrero 14 de 1871.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

S. M.

En correspondencias dirigidas á los diarios de esta capital, se hace figurar de un modo exajerado un hecho que tuvo lugar en el ferrocarril de este puerto el 17 de Enero último, aumentando estudiosamente lo ocurrido, y dándole un carácter que está muy lejos de tener.

A fin de rectificar el juicio público que se impresiona de todo aquello que registra la prensa, mucho mas si se le da una magnitud inverosímil y para que el Supremo Gobierno conozca lo ocurrido, me permito elevar á US. una nota de la Subprefectura de esta provincia, acompañando la que le dirigió la empresa del ferrocarril, en la que da cuenta de lo acaecido, á mérito del oficio que sobre el particular le pasó esta Prefectura.

Dios guarde á US.—S. M.

José M. Navarrete.

PREFECTURA DETARAPACÁ.

Iquique, Febrero 3 de 1871.

Señor Teniente Coronel Prefecto de esta Provincia.

S. T. C. P.

En el acto que recibí la apreciable comunicacion de US. de 19 de Enero último, hice notificar á los empresarios del ferrocarril para que informasen circunstanciadamente acerca del orígen del siniestro ocurrido en la linea el 17 del pasado y su consecuencias, que en adelante noticiara inmediatamente á la Subprefectura de cualquiera ocurrencia, para que con el conocimiento de US. se dictáran las medidas que el

EMPRESA DEL FERROCARRIL.

Iquique Enero 19 *de* 1871.

Señor Subprefecto del Departamento de Tarapacá.

En virtud de la notificacion que nos ha hecho U. con motivo de una nota del Señor Coronel Prefecto, tenemos el honor de poner en su conocimiento, que á las tres de la mañana del 17 del presente, estando una de las máquinas conduciendo tierra á la hoyada, situada cerca del Cármen, con un convoy de carros, el último de estos avanzó fuera de los rieles provisionales que servian para tal objeto, arrastrando el resto del convoy antes que la máquina situada atras pudiera impedirlo.

El maquinista precisado á revisar la hornilla, no tuvo la vista expedita al concluir, y por tanto la oscuridad se hizo para él mayor en ese instante, impidiéndole así evitar el caso fortuito que referimos, y no distinguir las señales que antes y despues se han acostumbrado poner al borde de ese sitio, previniendo cualquier desgracia.

Los grandes siniestros que han entorpecido todas las empresas del carácter de la nuestra, hacen muy disculpable el pequeño que hoy lamentamos, en el cual, la circunstancia de haberse amontonado mucha arena en el lugar en que cayó el convoy, hizo que este no sufriera: los daños que produjo son casi insignificantes si U. tiene en consideracion la magnitud de los sufridos

en otras vias ya expeditas y servidas por obreros tan adiestrados, que solo la naturaleza de estos difíciles trabajos puede dar cabida á siniestros que no evitan ni su práctica ni los profundos estudios que norman su faenas.

Avisaremos á esa Subprefectura cualquier incidente que ocurra, aunque esperamos que no se presentará.

El combustible que usamos en las locomotoras es el que sirve en otros ferrocarriles que atraviesan grandes poblaciones.

Es cuanto tenemos que decir á U. en cumplimiento de la órden superior que motiva esta.

Dios guarde á U.—Por Montero hermanos, Estevan Montero.

---

dias, para la ejecucion del indicado ferrocarril, las que deben sujetarse á las siguientes especificaciones, que servirán de base al contrato que se celebre.

Especificaciones.

A.—Formacion del camino.

1º Ancho del camino al nivel de la gradiente.

En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, cuatro metros y treinta centímetros.

En excavacion de roca sólida, tres metros y sententa centímetros á treinta centímetros mas abajo de la gradiente.

En la region de las lluvias, ademas del ancho reservado para el camino, habrá en las escavaciones una zanja que será forrada con piedra en las partes que sea necesario.

2º Los socavones tendrán cuatro metros y ochenta centímetros de ancho y cinco metros noventa centímetros de alto, contados desde la cima del arco hasta treinta centímetros mas abajo de la gradiente, lo mismo que en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno y otro caso, con material conveniente hasta llegar á la gradiente. Para el abrigo de los cuidadores se formará en cada cien metros nichos que tendrán dos metros de ancho por un metro y medio de profundidad y dos metros y medio de alto.

En el fondo habrá una zanja, donde sea necesario, para la libre evacuacion de las aguas. Los socavones llevarán arqueria, cuando la calidad del terreno lo exija.

3º El talud será de uno horizontal á diez vertical, en corte de roca sólida; en todos los demas cortes ó en los terraplenes, será el natural, salvo los casos en que será revestido con muros de consolidacion.

4º Donde sean necesarias alcantarillas, se harán de cal y ladrillo ó de piedra.

5º La gradiente máxima será determinada del modo siguiente:

En la primera seccion, uno y medio por ciento.

En la segunda seccion dos por ciento hasta la estacion de Yuramaoca, y cinco por ciento en el resto.

En la tercera y en la cuarta seccion, dos y me-

do para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos.

9º Donde los caminos públicos ó privados crucen la linea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

10. Se cercará de una manera segura el camino donde pase por terreno cultivado.

11. Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca sujetos á la prevencion que menciona el artículo 2º F.

§ 3º—La via.

1º Ancho normal de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2º Forma del riel, la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por metro.

4º Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par, cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro. (Fish plates suspended joints.)

5º Cruceros y puntas de acero.

6º Pernos hechos por máquina.

7º Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo, por 13 centímetros de espesor de Roble, Alerce, Ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á setenta y

cinco centímetros de centro á centro, y mas inmediatos en las junturas, segun costumbre.

§ 3.— Estaciones.

(A.) Estacion de Chimbote.

La estacion de Chimbete contendrá:

1º Salones amueblados para pasajeros de primera y segunda clase, con salida especial para los que llegan.

2º Las boleterias necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas para recibir y entregar las cargas ó equipajes, con los aparatos y muebles necesarios.

4º Una oficina para recibir y entregar las cargas.

5º Lugares excusados, separados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y segunda clase.

[redacted]

ccches, con veinte viviendas para los carpinteros.

14. Un corral para carbon y leña.

15. Dos tanques de fierro batido, colocados sobre estructura de fierro ó albañileria, que contenga cada uno nueve metros cúbicos de agua, con sus aparatos.

16. Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados.

17. Dos tornamesas de quince metros de diámetro.

18. Una ramada para cien carros.

19. Una vereda cubierta de sesenta metros y cuyo cobertizo se extenderá sobre la linea contigua de los rieles.

20. Un embarcadero en rampa para bestias.

(B.) Estacion de Suchiman.

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas, para los pasajeros de primera y segunda clase.

2º Una boleteria con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y las cargas, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para bufete.

5º Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Orinaderos separados para pasajeros de primera y segunda clase.

7º Un departamento de cuatro piezas y una cocina, para el jefe de la estacion.

8º Una habitacion de dos piezas para un empleado.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Una veredla cubierta de treinta metros.

11. Una ramada para cinco carros.

12. Un tanque como los de Chimbote, con su cañeria.

13. Un embarcadero en rampa para bestias.

14. Una ramada para carbon y leña.

(C.) Estacion de Jaquilpon.

Como la de Suchiman.

(D.) Estacion de Yuramarca.

Como la de Suchiman, y ademas habrá una ramada para dos locomotoras, y una tornamesa de quince metros de diámetro.

(E.) Estacion de Pato.

Como la de Yuramarca.

(F.) Estacion de Caraz.

Como la de Suchiman.

(G.) Estacion de Yungay.

[redacted]

Gobierno designe en tiempo oportuno.

Cada paradero se compondrá de lo siguiente:

1º Una ramada de quince metros de largo, por diez metros de fondo, formando vereda de embarque, la que se continuará por un lado ú otro, hasta tener cuarenta metros de largo.

Una habitacion compuesta de dos piezas y una oficina.

D.—Material rodante.

1º Veinte locomotoras capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto, no comprendiendo en ello el ténder, á razon de veinticinco kilómetros por hora sobre gradientes de dos por ciento.

2º Dos locomotoras de auxilio para las gradientes, de cuatro y cinco por ciento.

3º Veinte coches grandes para pasajeros de primera clase, con centro elevado y segun los últimos adelantos: seis de ellos serán con lugares excusados.

4º Ocho coches chicos de primera clase.

5º Ocho coches mixtos.

6º Veinte coches gandes de primera clase; de los que seis serán con lugares excusados.

7º Ocho coches chicos de segunda clase.

8º Cien carros abiertos con bordes en esqueleto, de ocho ruedas cada uno, cuando menos de diez toneladas de carga.

9º Cincuenta carros cubiertos.

10. Sesenta carros de plataforma, en lo demas como los de esqueleto.

11. Ciento cincuenta carros especiales para carbon de piedra y metales.

12. Quince carros cerrados para equipajes y objetos de valor.

13. Cincuenta carros especiales para ganado.

14. Telégrafos de soga en los coches.

15. Las ruedas de todas clases han de ser de fierro fundido, templado.

B.—Obras accesorias.

(A.) Muelle de Chimbote.

Se establecerá en Chimbote un muelle en las condiciones siguientes:

1º El muelle se compondrá de dos partes; la una sólida, que formará la extremidad del muelle y servirá para el embarque y desembarque, y la otra en esqueleto, que servirá para unir la primera con la costa y con la estacion.

2º La parte sólida tendrá doscientos metros de largo y treinta metros de ancho. Será del sistema Mitchell, y forrado con planchas de fierro, y la parte interior estará rellenada con piedras, cascajo ó arena. Su extremo formará una

colocarán ocho boyas de fierro, ancladas por medio de tornillos de Mitchell.

(B.) Agua potable.

1º El agua será sacada del rio por medio de galerias filtrantes, situadas á dos metros debajo del nivel del agua, y será llevada por medio de una cañeria de fierro, á la estacion, con un ramal que se prolongará hasta la punta del muelle.

2º La cañeria será calculada para llevar cincuenta metros cúbicos por hora.

3º En la estacion habrá una pila y cuatro pilones.

(C.) Telégrafo.

1º A lo largo del ferrocarril se colocará un telégrafo eléctrico, con postes de fierro y con todos los aparatos correspondientes en las estaciones.

(D.) Postes kilométricos.

En cada kilómetro se colocará un poste de fierro con números esmaltados.

P. — Prevenciones generales.

1ª Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

2ª Los planos para los puentes, estaciones muros, y en general, para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero Inspector para su exámen y aprobacion, lo mismo que los trazos en que especialmente habria que emplear curvas de menos de doscientos metros de radio.

3º El ingeniero Inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato, y por la solidez de la obra.

4ª No se admitirá ninguna propuesta si no es-

ninguna la considerase ac
se, regístrese y publíques
Rúbrica de S. E.—Sa

AVISO of

En cumplimiento del su
rior, por el que se manda
para la construccion de un
de Chimbote á la ciudad de
del señor Ministro de Go
que hasta el dia quince de A
te, se admitirán las propues
presenten para la construc
las que serán abiertas á las
indicado dia, en el salon de
Ministro

FERROCARRIL de Trujillo á Cajamarca.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD.

Trujillo, Febrero 22 de 1871.

Al Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

S. M.

Tengo el honor de elevar al conocimiento de S. E. por el digno órgano de US., la nota del ingeniero de Estado Mr. Pedro Sieber, informando respecto del estado de los estudios del ferrocaril que de esta ciudad debe partir á la de Huamachuco, la cual me ha sido entregada en la fecha por el expresado ingeniero.

Dios guarde á US.—S. M.

A. V. DE LA TORRE.

RAZON DEL ESTADO EN QUE SE HALLAN LOS ESTUDIOS DEL FERROCARRIL DE TRUJILLO Á CAJAMARCA, POR EL INGENIERO PEDRO SIEBER.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

Conforme á la circular ministerial del 30 de Enero próximo pasado, y los oficios del Señor Prefecto del Departamento de la Libertad fecha 5 y 12 del corriente, tengo el honor de trasmitir á US. por conducto de la Prefectura, la razon pedida sobre el estado de adelantamiento de los estudios del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca, que me están encomendados.

Serian largos, S. M., los informes que podria comunicarle sobre lo practicado en seis meses de trabajo, en cuyo curso, la esperanza y sobresalto

cho, como el mas oportuno para evitar muchas molestias á las propiedades, casas ó ranchos que se encuentran mas numerosos del lado izquierdo.

La linea sale entónces de Trujillo con direccion Nor-oeste atras de las casas á izquierda de la portada de la sierra, y salvo una pequeña desviacion, sigue derecha hasta encontrarse el pié del cerro del presidio. Solo la altura de la acéquia madre llamada la Mochica, necesita el aumento de la pendiente por medio de un terraplen y un puente sobre la dicha acéquia. Pasada la Mochica, la linea da una vuelta hácia la derecha y sigue rodeando el pié del cerro hasta tomar la direccion Nor-oeste, direccion que es casi paralela al rio, dirigiéndose á un punto atras del pequeño cerro de la Vírgen; de este punto el trazo se dirige á Galindo.

En este trayecto (15 kilómetros) se cortan varios terrenos cultivados, montes de espinas, y largos pedazos de terrenos de aluvion. En varios puntos se ha debido tambien exajerar las pendientes para encabalar acéquias madres que no pueden ser modificadas en su régimen de irrigacion; pero estas subidas no deben ser consideradas gravosas en nuestro caso, en atencion á la altura que se debe alcanzar; teniendo pues en consideracion esta grandísima altura á subir, he dirigido la linea arriba de Galindo pasando atras del pequeño panteon.

Al salir de Galindo, siguiendo el desfiladero de los cerros, las dificultades empezaron: la cuchillas que separan las multiplicadas quebradas, son sumamente ásperas, y las quebradas muy

estrechas; para salvar algunas puntas he debido proyectar dos pequeños tuneles. Las dificultades sobre estos cerros han sido agravadas á mas, por la existencia de una antigua acéquia india la cual rodea á media costa los cerros á grande altura, siguiendo las sinuosidades de las quebraditas que tenemos que atravesar por medio de puentes dos veces en cada quebrada. Este desfiladero ha sido estudiado en varias direcciones, en el sentido de reducir siempre los gastos de construccion, que quedan muy elevadas por poco mas de un kilómetro.

Saliendo del desfiladero de Galindo, el trazo sigue la pampa del Algarrobal hasta el cerro Blanco; esta pampa no ofrece otro inconveniente que de tener una superficie muy irregular, pedregosa y desconcertada por trastornos, pero se encuentran casi igual cantidad de excavaciones á operar que de terraplenes: algunos rios secos que existen en varias direcciones son atravesados por

para atravesar la quebrada de la costa para llegar aun al pueblecito de Pedregal.

Es preciso hacer presente que la quebrada de la costa sube tambien á Otuzco, pero tiene una pendiente mayor que el de la grande quebrada del rio y no ha podido ser tomada en consideracion, tanto mas, que su angostura sin ninguna quebrabrada trasversal para salvar los malos pasos, no podia prestar ningun auxilio.

La quebrada del rio, como todas las que bajan de la sierra, tiene su pendiente moderada en la parte baja, la cual anda aumentando á medida que sube, siguiendo una parábola que se termina á la cumbre. De otro lado es notorio que la quebrada mas larga es aquella cuyo declive es menor; entónces bajo todo aspecto la quebrada del rio y sus inmediaciones han parecido las mas favorables para llegar á Otuzco; pero para subir esta quebrada, el inconveniente mas grande resultaba del trazo en el desfiladero á salir del cerro Blanco: ademas de una construccion de las mas gastosas, no se podia alcanzar que una altura limitada para la altura del viaducto á construir para atravesar la quebrada de la costa (40 ó 50 metros) con la cual no se llegaba á la altura del Pedregal, y admitiendo que se llegase, no se habria podido subir tampoco en la grande quebrada que por medio de zig-zag, atravesando el rio dos ó tres veces, solo para llegar al nivel del Poroto, altura insignificante en nuestro caso. Considerando entónces que el punto de Pedregal encontraba muy bajo, comparativamente á la gran altura que tenemos que alcanzar, he creido

conveniente suspender el adelantamiento de los estudios en el dicho desfiladero y ocuparme para buscar otra direccion que indirectamente pudiese conducir el trazo á un punto mucho mas arriba del Poroto.

En este sentido se ofreció una larga y ancha quebrada del lado izquierdo del rio, enfrente del cerro Blanco llamada Quirihuaqui, la cual de un cabo á otro, fué reconocida, recorrida relativamente muy favorable desde que pudiera conducirnos á mas de cuatrocientos metros sobre la altura del Poroto con una subida máxima admitide 4 por ciento.

Entónces, la linea saliendo de la pampa del Algarrobal al cerro Blanco, en lugar de seguir derecho por los cerros, da una vuelta á derecha y atraviesa el rio sobre un puente de nivel con sobrestructura de fierro sostenida con dos pilas y flanqueado con dos terraplenes importantes; la línea sigue con pendiente moderada, la cual anda

nar sobre cerros sin esperanza de poder cambiar terreno.

La quebrada de Quirihuaqui tiene un piso muy escabroso, salpicado de piedras de todo tamaño, alternativamente cortado de rios secos que no tienen agua sino en tiempo de aguaceros, sobre los cuales tenemos que construir puentes á un poco gasto, estando las piedras en el lugar. Esta quebrada tiene una cumbre que separa la vertiente sur de la vertiente norte, el cual baja hácia el rio en la direccion de Mochal.

La linea pasa la cumbre por medio de un túnel, saliendo del cual sigue á derecha faldeando de los cerros hasta la quebrada del Poroto (á 34 kilómetros de Trujillo) atravesando por medio de tuneles los cerros que forman los costados de dicha quebrada; el trazo sale despues en la grande quebrada á 200 metros mas elevado que el rio y faldeando siempre los cerros pasa muy arriba de los peñascos del Poroto y de las siete vueltas, es decir á mas de 900 metros sobre el nivel del mar. Pasa un otro túnel para salir en la pequeña quebrada que llamamos de las Siete Vueltas y sigue en la direccion de Platanar.

A este punto el rio sube derepente con un declive demasiado fuerte que alcanza en varios puntos mas de 30 por ciento y se presenta como una cascada de 400 metros de alto.

Fué preciso buscar medios para vencer este mal paso, que sin la presencia de algunas quebradas laterales habria podido comprometer nuevamente el trazo. Es así que aprovechando de la quebrada de las Siete Vueltas, he practicado un

punto de retroceso, pero con el intento de establecer allí un depósito de carbon y agua para el servicio de las locomotoras, y con este he vencido casi 40 metros de altura; á mas, las quebradas del peñasco de Misirhuanga y el del Chima han proporcionado un favorable desarrollo del trazo, de modo que antes de llegar á la quebrada de Pagache he alcanzado la satisfacente altura de 1,200 metros sobre el nivel del mar.

El trazo sigue despues faldeando en vista al rio hasta una quebradita llamada Mignate, en la cual penetra hasta el fondo, da una vuelta á la izquierda y por medio de un pequeño túnel sale en la grande quebrada de Pagache, adonde el trazo toma un desarrollo de mas de 5 kilómetros y alcanza á la altura total de mil cuatrocientos metros que es la mitad de Huamachuco y Cajamarca por una distancia de 53 kilómetros de Trujillo, punto al cual hemos llegado á esta fe-

por antiguos trastornos, sea faldeando altos cerros impracticables, el hombre se cansa en menor tiempo que sobre caminos de llanura, cuando es preciso cortar caminos para alcanzar los puntos de operacion, cualquiera urgencia que se tenga se necesita su tiempo. A mas, las varias direcciones que es preciso considerar y nivelar para reconocer sus condiciones de altura que se abandonan despues como inconcluyentes, son circunstancias, negativas particulares á esta clase de estudios sobre terrenos demasiadamente accidentados.

Adjuntaré, Señor Ministro, que lo riguroso de mi vida en la dedicacion al trabajo, es una costumbre que no necesita activarla, porque es mi mayor placer dar fin á los trabajos de mi obligacion, y concluyo con la esperanza de haber correspondido á la confianza que US. se dignó manifestarme.

Dios guarde á US.—S. M.

PEDRO SIEBER.—Ingeniero.

Palmar, cerca de Otuzco Febrero veinte de mil ochocientos setenta y uno.

CARGA del Estado.

Lima. Febrero 27 de 1871.

Visto este expediente con los documentos acompañados y lo expuesto por la Direccion de Contabilidad General, se resuelve: que por esta Caja Fiscal se abone á la empresa del ferrocarril entre Lima, Callao y Chorrillos, la cantidad de mil sesenta y dos soles diez centavos, que segun los expresados documentos, se adeuda á dicha empresa, por fletes de artículos pertenecientes al Estado, conducidos por dicha empresa, de Mayo á Diciembre de 1869, cuya suma se aplicará á la partida de gastos extraordinarios del ramo de Gobierno, que se considere en el presupuesto general del presente bienio. Debiendo en lo sucesivo puntualizarse por la empresa, en los documentos que deben servir de

NUEVO nombre para Pacocha.

Pacocha, Febrero 16 de 1871.

Al Señor Coronel Prefecto del Departamento.

S. C. P.

Tengo la alta honra de elevar al conocimiente US. el acta que los vecinos de Moquegua y los de este nuevo pueblo, han puesto en mis manos, para que la remita á US. á fin de que se sirva elevarla al Supremo Gobierno á fin de que se sirva conceder á este puerto menor de Pacocha, el nombre de "Juan Francisco" en gratitud al Señor Ministro de la Guerra y Prisidente del Consejo, Coronel D. Juan Francisco Balta, por la laudable decision con que se ha prestado, á dar impulso personalmente al ferrocarril que une al puerto con la poblacion de Moquegua, y la nueva iglesia de este pueblo, cuyas dos obras ha iniciado en este dia.

Ruego á US. se sirva secundar los deseos de estos vecinos, que siendo los efectos de una sincera gratitud, no infieren ningun daño.

Dios guarde á US.—S. C. P.

SAMUEL ORDOÑEZ.

En la [illegible] de [illegible], distrito de Ilo, de la provincia de Moquegua, á los catorce dias del mes de Febrero de mil ochocientos setenta y uno, los que [illegible], [illegible] de que en el dia de la fecha, el señor Presidente del Consejo de Ministros, Coronel D. J. Francisco Balta, procede á colocar la piedra fundamental del ferrocarril de este puerto á la ciudad de Moquegua, como tambien la primera piedra sobre la cual debe levantarse la iglesia de este pueblo: que estos beneficios de remarcable importancia, se deben en gran parte á los esfuerzos del espresado señor Presidente del Consejo, el que con laudable decision por nuestra prosperidad, se ha prestado gustoso á dar personalmente impulso á dichas obras, que ofrecen un bello porvenir á este puerto y á la provincia de Moquegua: que habiendo, con este motivo, inmortalizado su nombre entre nosotros, se ha acordado en homenaje de gratitud,

DECRETO de muellaje.

Lima, Febrero 10 de 1871.

Visto este expediente, y teniendo en consideracion:

1º Que al verificarse el remate del derecho de muellaje en los distintos puertos de la República procedieron los subastadores á hacer sus propuestas sirviéndoles de base el tráfico total de bultos y mercaderias que se efectuaba por cada Aduana.

2º Que en tal sentido, y estando dispuesto en el reglamento de comercio vigente, que las mercaderias que desembarcan en las caletas deben ser manifestadas préviamente en la aduana de que estas dependen, para que puedan obtener la correspondiente licencia, al concederse con posterioridad al contrato celebrado con el rematista, el permiso para desembarcar en Eten los útiles del ferrocarril, se habria hecho una rebaja del producto calculado en el remate, lo cual importaria una innovacion introducida en el contrato por una de las partes, sin anuencia y con daño de la otra, lo que traeria sobre el Estado una efectiva responsabilidad.

3º Que estando el producto del derecho de muellaje destinado en su totalidad á la refaccion y mejoramiento de los muelles, no puede prescindirse en ningun caso de su recaudacion; de con-

formidad con lo informado por la direccion de Administracion:

Se declara:

Que la empresa del ferrocarril de Eten á Ferriñafe, no está exceptuada del pago de derecho de muellaje, y que al subastador de este ramo, en en el puerto de San José, es á quien corresponde hacerlo efectivo. Y por cuanto son frecuentes las reclamaciones de este género, que interponen ante el Gobierno los rematistas del derecho de muellaje, se establece por regla general, que están obligados á pagar el indicado derecho todos los útiles ó artículos que se introduzcan por las aduanas.

Comuníquese, regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.—PIEROLA.

seccion, á lo cual mafiesta estar llano el constructor.

2º Que es conveniente establecer, desde luego, dicho tráfico en servicio de los transeuntes y de la industria, no menos que de los intereses fiscales.

3º Que mientras se concluya la indicada seccion, no es posible verificar contrato con persona distinta del constructor.

4º Que estando vigente el privilegio concedido á la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, no debe permitirse el tráfico entre una y otra ciudad por distinta via.

SE RESUELVE:

1º Desde el 20 del presente mes establézcase por el constructor D. Enrique Meiggs, el tráfico provisional de Lima á Cocachacra y puntos intermedios de la linea férrea del Callao á la Oroya, circulando diariamente á lo menos un convoy de ida y otro de vuelta.

2º Figure como máximun para el cobro de pasajes la siguiente escala:

ARRIL DE LA OROYA

ARIFA DE PASAJES

	PRIMERA CLASE		DISTANCIA EN K	SEGUNDA CLASE	
	S.	1	17	S.	60
	»	2	42	» 1	20
acra.....	»	3	63	» 2	
	»	1 50	25	» 1	
hacra...	»	2	46	» 1	20
hacra.	»	1 20	21		80
Chosica.	»	1 20	21		80
Clara..	»	2	46	» 1	20
ima....	»	3	63	» 2	
	»	1 50	25	» 1	
	»	2	42	» 1	20
	»	1	17	»	60

y por flete 12 ½ centavos de sol por kilómetro para cada tonelada, de subida; y 9 ¾ centavos de sol por kilómetro para cada tonelada de bajada.

3º El contratista Meiggs abonará mensualmente al Estado la cantidad de dos mil soles, haciendo de su cuenta los gastos que demande el servicio de la linea, y quedando sujeto, en cuanto á este, á las disposiciones generales que el Gobierno dicte para las lineas férreas.

4º El contratista trasportará gratis las balijas del correo, y expedirá cuarenta libretas de pasaje para el servicio gubernativo. Los militares y empleados públicos en comision, la tropa, su equipo y menaje y toda carga perteneciente al Estado, será trasportada por la mitad de los precios establecidos para el público.

5º Este contrato durará solo mientras se termina definitivamente la construccion de la parte de esta via, si antes no tuviese por conveniente el Gobierno, suspenderlo ó alterarlo.

Pase á la Direccion de Administracion para que haga notificar el presente decreto á D. Enrique Meiggs, y con su aceptacion, lo pase á la Direccion de Rentas para su cumplimiento.

Rúbrica de S. E. — PIÉROLA.

INSPECCION del ferrocarril de Cha.. ay.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

S. M.

En contestacion á su honorable oficio de 13 de Enero próximo pasado, tengo el honor de comunicarle el resultado del exámen que hice del material fijo y rodante, así como de los detalles de administracion del ferrocarril de Lima á Chancay; y aunque muchos elementos me faltan todavía, sin embargo, creo me es posible suministrarle á US. datos suficientes y exactos sobre el estado de esa línea.

1º Del trazo y de la via.

En el trazo actual los estudios no han sido he-

Para establecer la via en dicha falda, se ha cortado el terreno como para entrar al interior del cerro, echando el material por el lado del mar á fin de ganar el ancho normal de la via; pero no se ha cortado bastante ni se ha rellenado bastante para conservar el talud natural; por consiguiente, las arenas buscando su inclinacion propia, de un lado se derrumban sobre el riel que está contiguo al cerro, y por otro lado huyen debajo del riel que está hácia el mar. Estos movimientos de arenas, de ordinario son lentos, porque las extratificaciones del terreno son horizontales, y que ademas en una gran extension el terreno es consolidado naturalmente por mezcla de sales que aglutinan los granos de la arena. Apesar de eso, la administracion del ferrocarril emplea setenta peones, para entretener constantemente la via limpia y libre, sin poder alcanzar siempre tal resultado. Es fácil preveer que ese trabajo de limpieza del camino, continuará hasta que la arena haya encontrado su talud natural, como ha sucedido en el temblor de 5 de Enero próximo pasado, que en algunos puntos provocó un derrumbe general, de tal modo que la arena, cubriendo casi todo el ancho de la via, ha presentado despues una inclinacion regular y única, desde la cima hasta el pié del cerro.

La via, en lo que se refiere á la colocacion de rieles, sobre todo en la curvas, deja mucho que desear. En los proyectos primitivos se fijó el radio mínimun de las curvas á 109 m. 50 centímetros; pero en el curso de la construccion se ha reducido el radio mínimun á 85 metros. Las ali-

neaciones rectas que reunen dos curvas en sentido contrario, en muchos puntos miden solamente 7 m. 5, y hasta 3 m., circunstancia que hace imposible guardar la nivelacion conveniente del riel exterior. En concecuencia de las depresiones de los terraplenes, producidos por el tráfico de los trenes, la surelevacion del riel exterior de las curvas, se nota disminuida de uno y dos centímetros. En muchos puntos tambien el ancho de la via es diferente de uno á dos centímetros del ancho normal que deberia tener.

2º Del material rodante.

El material rodante que hace actualmente el servicio, no está completamente adaptable á la via, es decir, que ha sido mandado construir para un ferrocarril que tenga curvas de un radio mínimun de 120 metros, mientras que encontramos en la linea de Lima á Chancay curvas con

y que disminuye las probabilidades de desgracias.

3º Administracion.

Tengo el sentimiento de decir que hace poco todavia se notaba un desórden completo en la administracion: habia empleados, y de los superiores, sin atribuciones ú obligaciones bien determinadas; los empleados inferiores no sabian á quién obedecer, ó mas bien obedecian á todos, y tal desórden, mas que otra razon, ha causado el estado actual poco satisfactorio, de la linea del ferrocarril de Lima á Chancay.

Hará como mes y medio que el Directorio fijó las bases de la nueva organizacion del servicio; por eso la situacion comienza á mejorarse, y es permitido esperar que dentro de algunos meses, si el personal es competente, y dotado de la suficiente energia, se llegará á obtener una seguridad mas completa en la circulacion de los trenes.

Dígnese US., señor Ministro, aceptar las seguridades de mi alta consideracion.

A. Mieznikouski, Ingeniero.

SUSPENDESE el tráfico entre Ancon y Chancay.

Lima, Febrero 24 de 1871.

Teniendo en consideracion que del informe del ingeniero de Estado D. Alejandro Miecznikouski, comisionado por el Gobierno para examinar el ferrocarril de Lima á Chancay, aparece que esa via adolece de graves imperfecciones, especialmente en la seccion comprendida entre Ancon y Pasamayo, en la que el tráfico es en extremo peligroso por los derrumbes de arena que constantemente amenazan: que ninguna via férrea puede entregarse al tráfico público sin que reuna todas las condiciones que garanticen la seguridad de los pasajeros que viajen por ella: que es un deber del Gobierno prevenir las desgracias que con frecuencia pueden ocurrir en la

que se ejecutará bajo la direccion y vigilancia de este.—Comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

SE declara sin lugar la exigencia de formar una alameda en Pisco.

Lima, Marzo 1.º *de* 1871.

Visto este expediente; y teniendo en consideracion que la empresa del ferrocarril de Ica á Pisco solicitó de la municipalidad de este último lugar la respectiva licencia para establecer dos desagües que partiendo perpendicularmente de la estacion, fuesen á finalizar en el desagüe comun denominado el "Zanjon," imponiéndose el deber de construirlos de cal y ladrillo, y conservarlos cubiertos y en buen estado, de manera que no se entorpeciese el tráfico: que esa corporacion en su acuerdo de 24 de Noviembre último, fijó para conceder el permiso, entre otras condiciones, la de que la empresa formase á su costa una alameda en los dos costados del "Zanjon" cuidando de que no se formen caminos que lo atraviesen, ni entren bestias en él: que tratándose de establecer una servidumbre en favor de una obra de utilidad pública, la Municipalidad de Pisco no ha podido imponer otros deberes á la empresa que los que la ley prescribe:

que en las servidumbres de esta clase, el artículo 1,160 del Código Civil, solo impone al dueño del predio dominante el deber de conservar el cauce ó canal, de manera que no se perjudique el fundo sirviente: que imponer mas gavelas á la empresa, es poner rémoras á la realizacion de una obra que tanto ha de contribuir al engrandecimiento y prosperidad de la poblacion de Pisco, lo que el Gobierno está obligado á impedir por el contrato celebrado con los empresarios: con lo expuesto por el Fiscal de la Corte Suprema, se declara que la Municipalidad de Pisco no tiene derecho de imponer á los empresarios del ferrocarril de ese puerto á la ciudad de Ica, la obligacion de hacer y conservar una alameda, y se dispone que aquella corporacion conceda el permiso solicitado para establecer los mencionados desagües sin esa condicion.—Comuníquese, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

D. Bernardo C. Canevaro, D. José Amancio Castillo, D. Felipe Barreda y Osma, el solicitante y el gerente D. Emilio Piérola, con el fin de que la expresada compañía sea la que lleve á efecto la construccion del ferrocarril de Malabrigo á Ascope, concedido al empresario García en 26 de Agosto de 1869; se da por organizada dicha compañía, la que en lo sucesivo representará los derechos y obligaciones del citado empresario y en consecuencia pase este recurso al Ministerio de Hacienda para que ordene se extienda la correspondiente escritura y anotacion respectiva en la márgenes de la primitiva escritura.—Regístrese y publíquese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

ESTUDIOS del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca.

Lima, Marzo 3 de 1871.

Visto el anterior recurso de D. Vicente Gonzales Pinillos, proponiendo verificar los estudios mandados practicar en 27 de Mayo del año anterior, para la construccion de un ferrocarril que partiendo de la ciudad de Trujillo termine en la de Cajamarca, atravesando por las inmediaciones de Otuzco, Huamachuco y demas valles minerales que sea conveniente recorrer, y atendiendo: á que la propuesta de Pinillos solo tiene por ob-

jeto acelerar los trabajos emprendidos por el ingeniero comisionado D. Pedro Sieber, á fin de que el Gobierno pueda realizar cuanto antes una obra de tan próperos resultados para el comercio é industria de esos departamentos; acéptase en todas sus partes la mencionada propuesta con con las siguientes modificaciones: los estudios se terminarán con intervencion del ingeniero de Estado que nombre el Gobierno, el término en que deben quedar concluidos dichos estudios es el de seis meses, y el Gobierno abonará al proponente, caso de que no obtuviese la preferencia en las propuestas para la construccion de la citada linea, la cantidad que á juicio de una comision de ingenieros nombrada por el Gobierno valorice esos trabajos. En consecuencia se da por terminada la comision del citado ingeniero Sieber, quien entregará al proponente, bajo inventario, todos los trabajos que hasta el dia hubiese ejecutado, los útiles, instrumentos y resto de

SECCION del ferrocarril de Pisco abierta al público.

Lima, Marzo 31 *de* 1871.

Visto el oficio de la Municipalidad de Ica, en que solicita se entregue al servicio público la parte de la linea férrea entre esa ciudad y Pisco, que se encuentra expedita para el tráfico; con lo informado por el Prefecto de ese Departamento y por el Director de la empresa del mencionado ferrocarril; y teniendo en consideracion: que segun se manifiesta, están colocadas mas de 40 millas de rieles, que ofrecen toda la seguridad y comodidad necesarias, pues aun cuando existen algunos lugares en que la arena puede invadir la via, este inconveniente es de fácil remedio, supuesto que puede salvarse lastrando el camino en los lugares convenientes; que aunque el Gobierno no puede aun obligar á la empresa á entregar la linea al tráfico, desde que esta está dispuesta á hacerlo, solo le corresponde al Gobierno cuidar de que se consulten las seguridades necesarias para los transeuntes, satisfaciendo así las justas exigencias de la Municipalidad de Ica; se concede el permiso que se pide para que la empresa entregue al tráfico público el ferrocarril de Pisco á Ica, provisionalmente, en el trayecto en que está expedita la via, entendiéndose que los productos de la linea segun la tarifa de fletes y pasajes que formará por ahora dicha empresa, los cobrará y aprovechará ella y no los entregará al Gobierno, cualquiera que

sean los rendimientos de la linea durante el período de construccion, y el Gobierno no está obligado, ni la empresa tiene derecho, á que se establezca el pago de la garantia de siete por ciento sobre la totalidad del capital fijado en el decreto de 31 de Julio de 1868, sino desde la fecha en que la linea se entregue definitivamente al tráfico público, conforme al contrato, y quede establecido con la debida regularidad el servicio de ella, y aprobada la tarifa de fletes y pasajes para su explotacion permanente. Comuníquese y regístrese, expidiéndose por el Ministerio de Gobierno las órdenes convenientes á la apertura del tráfico, si prévio el exámen del actual estado de la linea, pudiese ser hecho en buenas condiciones.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

[redacted]

los fletes de diferentes artículos, correspondientes al Estado: aplíquese este gasto á la partida que para los extraordinarios del Ministerio de Gobierno, se consigna en el presupuesto del presente bienio.—Regístrese y comuníquese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

CAMBIO de trazo en el ferrocarril de la Oroya.

Lima, Marzo 10 de 1871.

Vistos los anteriores oficios del ingeniero Inspector del ferrocarril del Callao á la Oroya, manifestando lo conveniente que seria para el Gobierno variar el trazo de la via en el punto denominado Malpaso, igualmente que la estacion principal de San Pedro de Mama, y atendiendo á que el trazo de la via por el lado del Malpaso entre los 63 á 64 k. pasando por la hacienda de Santa Ana y el pueblo de Cocachacra, está espuesta á continuos peligros por las piedras que se desprenden del cerro que está sobre dicha via sirviendo ademas de obstáculo para el tráfico público; que para evitar ese mal paso, se puede construir, antes de él, un pequeño puente, que tomando la rivera opuesta del rio Rimac, siga la misma quebrada, hasta volver á salir por medio de otro puente, á fin de salvar ese mal paso, y quedará así la via mas segura y mas sólida y el

ferrocarril contará con otro medio de explotacion, por la fácil comunicacion que se les proporciona á los pueblos ribereños; que iguales razones motivan para variar la estacion de San Pedro Mama, que se halla designada en un terreno escaso é irregular y sin comodidades para el servicio del mismo ferrocarril; que el sitio designado por el ingeniero Inspector y que se halla comprendido entre k. 53-340 á 53-360 k. de la linea es el mas aparente por la suavidad de sus gradientes, su terreno nivelado, facilidad para la construccion de las oficinas del ferrocarril y ademas una estacion principal en la iniciacion de una futura poblacion, y de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 4ª del decreto de 18 de Diciembre de 1869, se resuelve: que se acepta la variacion de la via en el sitio denominado Malpaso, y el cambio de la estacion como se hallan designados por el ingeniero Inspector, y por

INSPECTOR de Ilo á Moquegua.

Lima, Marzo 11 *de* 1871.

Nómbrase al ingeniero de estado D. Gerrit S. **Backus** inspector de la linea férrea de Ilo á **Moquegua.**—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

SE permite el acarreo de mercaderias de Ancon a Chancay.

Lima, Marzo 18 *de* 1871.

No habiéndose propuesto otro objeto el Gobierno al prohibir el tráfico entre Ancon y Chancay, por el supremo decreto de 24 de Febrero último, que prevenir las desgracias de que pudieran ser víctimas los viajeros en la cuesta de Pasamayo, se declara: que en dicha prohibicion no está comprendido el acarreo de mercaderias, las que serán conducidas con las precauciones necesarias para evitar cualquier accidente que pudiera ocasionar pérdidas á los dueños.—Comuníquese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

COMISION para el ferrocarril de Arequipa.

Lima, Marzo 30 de 1871.

Habiéndose aceptado la renuncia del arquitecto de estado D. Octavio Tagliani, miembro de la comision nombrada para designar el lugar donde debe establecerse la estacion de Vitor del ferrocarril de Arequipa; se nombra para reemplazarlo al arquitecto D. Eujenio Plazolles y se agrega á dicha comision al ciudadano D. José de la Fuente.—Comuníquese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

TERMINO del ferrocarril de Arequipa.

[redacted]

plano, que desde luego queda aprobado.

2º Dicha comision distribuirá los terrenos que no estén destinados al uso público, dando á los antiguos vecinos de Islay, gratuitamente, lotes iguales en extension y situacion respecto al mar y al centro de la poblacion á los terrenos que actualmente poseen en Islay. La comision expedirá á cada uno de los agraciados un certificado que determine la posicion, extension y linderos de los terrenos que les adjudique, el cual será presentado al Gobierno para que recaiga el respectivo decreto aprobatorio que servirá de suficiente título de propiedad.

3º A las personas que carezcan de recursos para construir edificios sólidos y que contribuyan á la belleza de la poblacion, y que por ser propietarios de Islay tengan derecho á que se les adjudique gratuitamente un terreno en Mollendo, se les dará lotes en las extremidades de la poblacion.

4º Los terrenos que quedasen sobrantes despues de hecha la distribucion entre los propietarios de Islay, se venderán á los primeros que los soliciten, á razon de diez centavos el metro cuadrado, durante el término de seis meses contados desde que se instale la comision; y pasado dicho término, á razon de cincuenta centavos el metro cuadrado. Si dos ó mas solicitasen simultáneamente un terreno, se adjudicará al que ofreciese mayor precio.

5º Los fondos provenientes de las enagenaciones se aplicarán á la fábrica de la iglesia y demas edificios públicos de la nueva poblacion, los que

mensualmente serán depositados por la comision en la caja fiscal de Arequipa.

6º La comision demarcará en el plano todos los lotes que adjudique, ya sea gratuitamente ó á título oneroso, con su respectiva numeracion, y llevará un libro donde registre todos los certificados que expida.

7º Todas las personas que adquieran terrenos en la nueva poblacion, están obligadas á fabricarlos ó cuando menos cerrarlos con cerco de adobes, quincha ó tablazon á una altura mínima de 4 metros, en el término de un año, contado desde que se expida el decreto aprobatorio de la adjudicacion. Si vencido dicho término no hubiesen cumplido los interesados con esa condicion, podrá el Gobierno disponer libremente de los terrenos adjudicados, devolviendo á los que los hubiesen obtenido á título oneroro, el precio que hubiesen oblado.

8º El ayudante del arquitecto Plazolles servi-

FERROCARRIL de sangre entre Iquique y la Peña.

Lima, Marzo 31 de 1871.

Visto este expediente referente á la propuesta que hace D. Juan Wiliamson para construir por su cuenta un ferrocarril de sangre del puerto de Iquique al distrito central de la Peña; y teniendo en consideracion: que los señores Montero hermanos por la cláusula 28 del contrato celebrado con ellos sobre el ferrocarril de Iquique á la Noria, gozan del derecho de preferencia para establecer cualquier camino de fierro en la Provincia de Tarapacá, bajo las mismas condiciones que se proponga por otro empresario: que conforme á esa estipulacion se puso en conocimiento de Montero hermanos la propuesta de Wiliamson para que ejercitasen su derecho de preferencia: que en uso de ese derecho han pedido Montero hermanos subrogarse á Wiliamson, en la propuesta que este hizo, ofreciendo construir el indicado camino bajo las mismas condiciones que Wiliamson ofreció, se resuelve: que se concede á Montero hermanos el permiso solicitado por Wiliamson, para construir un camino de fierro de mocion animal, desde el puerto de Iquique hasel distrito central de la Peña, bajo las mismas bases y condiciones propuestas por este en su recurso de fojas 68, que se insertará en la escritura que se otorgue como parte esencial del contrato, añadiéndose la de que si los conce-

sionarios Montero hermanos no comenzasen ó no concluyesen la obra en los términos estipulados, quedará sin efecto esta concesion y sin valor ninguno la preferencia que se les otorgó en la citada contrata del ferrocarril de Iquique á la Noria, cuyo derecho no podrán ejercitar en lo sucesivo. Pase al Ministerio de Hacienda para el otorgamiento de la respectiva escritura, prévia aceptacion de los interesados.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

MATERIAL para el ferrocarril de Arequipa.

Lima, Abril 5 de 1871.

regularidad el tráfico; se resuelve: que se provea al ferrocarril de Mollendo á Arequipa de los útiles siguientes:

Ocho locomotoras grandes para trenes de carga.

Cuatro locomotoras para trenes de pasajeros.

Dos locomotoras para el servicio de las estaciones.

Cuatro coches chicos de primera clase.

Cuatro idem de segunda.

Cuatro idem de equipajes.

Quinientas ruedas y cincuenta ejes de fierro fundido y templado.

El Gobierno contribuirá á la compra de dichos materiales con la suma de 250,000 soles, siendo de cuenta del arrendatario el exceso de su valor, conforme á lo estipulado en la citada cláusula del contrato de 5 de Diciembre de 1870, debiendo dichos materiales incluirse en los inventarios que se hayan hecho para la entrega de la via. Pase al Ministerio de Hacienda para los efectos consiguientes.—Regístrese.

Rúbrica de S. E. SANTA MARIA.

no señalado por decreto de 1
para la presentacion de prop
construccion del ferrocarril d
raz, en cuyo dia á las dos de
rá á la apertura de dichas p
previene el citado decreto. P
ca de S. E.—SANTA MARIA.

FERROCARRIL de la fron

{PREFECTU
DE MOQ

Tacna,

Señor Ministro de Gobierno,
Públicas.

S. M.

proposiciones que encontrará US. adjuntas á este oficio, presentadas por dos de sus regidores y aprobadas por unanimidad por el cuerpo municipal. La una tiende á solicitar del Supremo Gobierno la pronta construccion de la iglesia Matriz de esta ciudad, conforme está mandado por ley de 26 de Enero del corriente año, y la otra á manifestar la necesidad que hay de asegurar de un modo positivo la construccion del ferrocarril de esta ciudad á la frontera de Bolivia.

Siendo, pues, estas solicitudes muy favorables para el porvenir y prosperidad de estos pueblos, me permito recomendarlas á la consideracion de US. dignándose someterlas al conocimiento de S. E. el Presidente, á fin de que tengan una favorable acojida, por ser ellas el eco fiel de este departamento.

Dios guarde á US.—MIGUEL VALLE-RIESTRA.

ALCALDIA MUNICIPAL DE LA PROVINCIA DEL CERCADO.

Tacna, Abril 14 *de* 1871.

Al señor Coronel Prefecto del departamento.

Tengo el honor de elevar á US. el acuerdo municipal, que ha recaido sobre la proposicion de los señores regidores Collasos y Siña, la cual ha sido aprobada por unanimidad de votos, sobre que se haga presente al Supremo Gobierno la

urgente necesidad que hay de asegurar de un modo positivo la construccion del ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, á fin de que US. se digne ponerlo en conocimiento de S. E. el Presidente de la República. La Honorable Corporacion que tengo la honra de presidir, se lisonjea con la seguridad de que el Excmo. Jefe del Estado, que tan solícito es por todo lo que puede fomentar el adelanto de los pueblos, acogerá dignamente nuestra respetuosa indicacion, que es el eco fiel de todo el departamento.

Dios guarde á US., S. C. P.—José María Arias y Aragüez.

PROPOSICION.

[redacted]

La Municipalidad acuerda:

Facultar al señor Alcalde para que se dirija á la Prefectura del departamento, pidiéndole haga presente al Gobierno lo necesario que es el que se principie el ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia en el curso del presente año, y suplicándole al mismo tiempo que para obtener la realizacion de las aspiraciones de Tacna, se digne S. E. el Presidente de la República, caso que no pudiera hacerlo de cuenta del Estado, hacer uso de las facultades de que le ha investido la ley de 23 de Enero del presente año, para la proteccion y fomento de esta clase de obras.

Pide dispensa de todo trámite.

Tacna, Abril 12 de 1871.—P. P. COLLASOS. MARIANO SIÑA.

Sesion extraordinaria del 13 de Abril de 1871.

Abierta la sesion á las dos y cuarenta minutos de la tarde, bajo la presidencia del señor Alcalde Coronel don José María Arias y Aragüez, y con asistencia de los señores síndico Vargas, (don Tadeo) regidores Siña, Calvo, Monje Le[illegible] Collasos, Maclean, Salkeld, Marca y [illegible] secretario.

Se leyó y aprobó el acta anterior.

En el párrafo 1º dice lo siguiente:

Se leyó una proposicion de los señores Collaos y Siña, pidiendo que la corporacion acuerde, facultar al señor Alcalde para que se dirija á la Prefectura del departamento, pidiéndose haga presente al Supremo Gobierno lo necesario que es el que se principie el ferrocarril de Tacna á la frontera en el curso del presente año, y suplicándole al mismo tiempo que para obtener la realizacion de las aspiraciones de Tacna se digne S. E. el Presidente de la República, hacer uso de las facultades de que le ha investido la ley de 23 de Enero del presente año para la proteccion y fomento de estas clases de obras.

Se pidió dispensa de trámite.

La Corporacion acordó por unanimidad aprobarla.

Es copia fiel del libro de actas.

[redacted]

COMISION de mensura para los ferrocarriles de Chancay y de la Oroya.

Lima, Abril 20 de 1871.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Obras Públicas.

S. M.

Tengo la honra de decir á US. en contestacion á su respetable oficio fecha de ayer, que la comision para examinar y medir los terrenos, que por consecuencia de la construccion de los terraplenes para los ferrocarriles de Chancay y la Oroya, han quedado en ambos lados de las lineas, practicó el dia 2, en el corriente una visita de inspeccion en el rio, habiéndolo hecho antes, en razon de que las fuertes crecientes del Rimac, lo habian hasta entónces impedido. Quedó asimismo acordado que el arquitecto don Miguel Trefogli, miembro de la comision, presentaria oportunamente el respectivo plano en que determinase el número de metros cuadrados que han resultado aprovechados en ambas lineas. El referido arquitecto no ha podido hasta hoy realizar aquel trabajo, y á mérito del estimado oficio de US. á que contesto, le he recordado el cumplimiento de esa obligacion que espero deje satisfecho con la brevedad posible á fin de que la comision, á la

PLANO del ferrocarril

Lima

Señor Ministro de Estado
Gobierno, Policia y Ob

S. M.

En contestacion al estimab
cha de ayer, me es grato info
ingenieros encargados del es
linea ferrea que debe unir lo
tamentos de Puno y Cuzco,
uno de los trazos preliminares
con los deseos expresados
bierno y peticion de la ho
de los mencionados de
dido el estudio de n
Supremo Gobier
perfiles respecti
tima —

como lleguen á mi poder, me apresuraré á trasmitirlos á US., deseoso de que ellos merezcan su ilustrada aprobacion, y contribuyan en lo posible á facilitar la realizacion de las patrióticas y laudables miras de la actual administracion.

Lo que comunico á US. para su inteligencia y demas fines.

Dios guarde á US., S. M.

Por Enrique Meiggs—JUAN G. MEIGGS.

FERROCARRIL de Eten y de Pacasmayo.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD.

Trujillo, Abril 28 de 1871.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

S. M.

Aunque espero que los Subprefectos de Chiclayo y Pacasmayo, á quienes he pedido informe sobre el estado de las líneas férreas de Eten y del segundo punto lo hagan muy en breve y detalladamente; me anticipo á participar á US. por noticias privadas que he recibido, que la línea de

Pacasmayo tiene mas de trece millas de terraplen y que la empresa trabaja con seiscientos á setecientos hombres.

Dígnese US. poner este oficio en conocimiento de S. E.

Dios guarde á US., S. M.—A. V. DE LA TORRE.

ESTATUTOS del ferrocarril de Pisco á Ica.

Excmo. Señor.

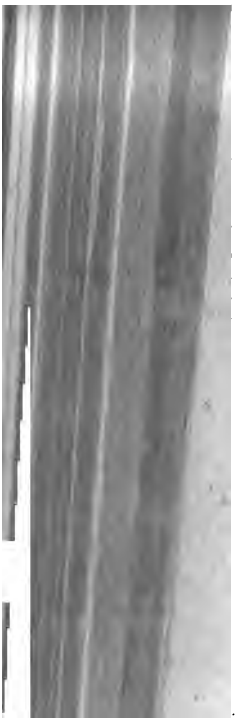
En cumplimiento de la base 23 del supremo decreto de 31 de Julio de 1868, en que se concedió á don José Francisco Canevaro el derecho

Mas, para mayor claridad, conviene adoptar las siguientes adiciones y modificaciones:

1ª Siendo el supremo decreto de 31 de Julio de 1868 la base fundamental de esta empresa, debe expresarse así al final de la primera parte del art. 1º de los Estatutos.

2ª Aunque en el inciso 11, art. 25 se emplea impropiamente la palabra *aceptar leyes*, como una facultad que ejercitará el consejo de la compañia, se comprende que no se ha querido ni podia quererse expresar la facultad de sujetarse ó no á las leyes, que por serlo tienen fuerza obligatoria; sino al contrario, su prestacion anticipada á conformarse con las leyes y decretos que se soliciten, como necesarios para asegurar la propiedad y derechos de la compañia. Mas, como no debe dejarse motivo á duda alguna, y ménos en un punto tan grave, es preciso suprimir la palabra *aceptar*.

3ª Estando detalladas en la base 17 del supremo decreto de la concesion, las deducciones que de los productos deben hacerse, para conocer cuál es el producto líquido aplicable al interes del 7 por ciento garantizado; quedarán cautelados los intereses fiscales en la parte que indica en su anterior informe el Director de Administracion, con solo decir por adicion á los artículos sobre *distribucion de utilidades*: "Por ninguna "causa se harán otras deducciones de los pro- "ductos, para saber los que resulten líquidos "aplicables al 7 por ciento de interes garantido, "que las señaladas determinadamente en la base



creto de concesion que al

En el art. 87, la siguie
inspeccion y exámen pre
se 20."

Y por otro artículo el si
"tor fiscal recabará del
"general, segun convenga
"buciones y á la oportunid
"ben ser ejercidas, todas
"didas ó resoluciones que
"relativamente á los fines co
"la intervencion; y sin pe
"cuenta al Gobierno, para
"gar."

Despues de estas observac
na que puede servirse V. E.
tos presentados y mandar q
formen las tarifas segun la ba
decreto supremo.

Lima, á 13 de Marzo de 18

Lima, Abril 14 *de* 1871.

Visto este expediente, por el cual don José Francisco Canevaro, cesionario del ferrocarril de Ica á Pisco, presenta los Estatutos que la compañía nacional, organizada para la construccion del mencionado ferrocarril, ha formado para su organizacion interior, á fin de que ellos tengan la aprobacion suprema; y no habiendo en ellos nada que esté en oposicion con las leyes ni con el supremo decreto de 31 de Julio de 1868, por el que se concedió al referido Canevaro el derecho de construir y explotar, bajo la garantia del 7 por ciento de interes anual, dicho ferrocarril; de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia: apruébanse los expresados Estatutos en los 88 arts. de que constan, incluyendo los relativos al interventor fiscal, con las adiciones y modificaciones que, para mayor claridad, ha hecho el Ministerio fiscal en su precedente dictámen. Regístrese y publíquese.— Rúbrica de S. E.— PIÉROLA.

INSPECCION del ferrocarril de Pisco á Ica.

Lima, Abril 24 de 1871.

Vista la cuenta del ingeniero del Estado don Alejandro Mieczinickouski, en la que manifiesta haber gastado la suma de 60 soles en la comision que fue á desempeñar para inspeccionar el ferrocarril de Pisco á Ica, á fin de poderse entregar al tráfico público, se dispone: que por la Caja Fiscal de este departamento se abone al citado Mieczinikouski la expresada suma de 60 soles. Aplíquese este gasto á la partida que el presupuesto general del bienio anterior designe para el cuerpo de ingenieros, conforme á lo dispuesto en el decreto de 10 de Enero último.

SECCION del ferrocarril de Pisco á Ica abierta al público.

Lima, Abril 24 *de* 1871.

Resultando del informe practicado por el ingeniero del Estado don Alejandro Mieczinikouski, que los 65 kilómetros y 982 metros (41 millas) que ha examinado del ferrocarril de Pisco á Ica, se hallan en estado de poder servir para el tráfico público, se resuelve: que las expresadas 41 millas quedan abiertas para el servicio público, conforme á lo dispuesto en el supremo decreto de 31 de Marzo último, expedido por el Ministerio de Hacienda, debiendo los empresarios del citado ferrocarril, tener presente el término fijado en el supremo decreto de 31 de Julio de 1868, para la entrega total del citado ferrocarril, igualmente que la cláusula trigésima relativa á la tarifa de pasajes y fletes para el servicio de dicho ferrocarril. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

TERMINO para el ferrocarril de Arequipa.

Lima, Mayo 1º de 1871.

Teniendo en consideracion; 1º que las dificultades que ofrece al tráfico la seccion denominada Cahuintala en el ferrocarril de Mollendo á Arequipa, hace sobremanera costosa la explotacion de esta via, y presenta, entre otros, el gtave inconveniente de producir lentitud y mayor precio al trasporte de pasajeros y mercaderias; 2º que á esta consideracion se añade la muy principal de que, conforme á los estudios practicados y á la experiencia recibida, Mollendo y mas aun Mejia, son del todo inaparentes como puertos y

[redacted]

en trece millas la longitud de la mencionada via, trayendo en consecuencia, para el trasporte de pasajeros y mercaderias, mayor empleo de tiempo y costo que el que debieran soportar; 6º que si pudiera construirse en buenas condiciones una via ferrea directa de Islay á la Pampa, que uniese aquel puerto con la actual via, desaparecerian los inconvenientes expresados, haciendo rápido, seguro y barato el tráfico, debiendo por lo mismo ensayarse este medio; se resuelve: 1º fíjase como término definitivo del ferrocarril de Arequipa á la costa el puerto de Islay, en el cual continuará funcionando la aduana establecida: 2º el Ministerio de Gobierno mandará hacer los estudios correspondientes, para la construccion de una nueva via férrea directa de Islay á Arequipa, que se conexione con la actual en el punto mas cercano y conveniente: 3º en vista de dichos estudios y de los practicados de Mollendo á Islay, que se mandarán rectificar por los mismos ingenieros, decidirá el Gobierno entre la proyeccion de Mollendo á Islay, y la nueva via que se va á estudiar, conservándose en el caso de darse la preferencia á ésta, la seccion Cahuintala como ramificacion para el valle de Tambo: 4º mientras se lleva á Islay la actual linea ferrea, á fin de poner los servicios de ésta al alcance del comercio y de los traficantes de los arriba mencionados departamentos, continuará Mollendo como puerto mayor con la dotacion de empleados de aduana que el Gobierno juzgue convenientes. Comuníquese, publíquese y regístrese.— Rúbrica de S. E.— PIÉROLA.

ESTACION general de ferrocarriles en Lima.

Lima, Junio 23 de 1871.

Teniendo en consideracion que el público debe reportar considerables ventajas de la concentracion de las diversas estaciones de ferrocarriles que parten de esta capital en un solo edificio, pues esta medida facilitaria el trasporte de los pasajeros y mercaderias, se nombra una comision compuesta de los ingenieros don Luis Sada y don Alejandro Mieczinikouski y el regidor municipal don Emilio Piérola con el fin de que indiquen el lugar que á su juicio sea mas á propósito para el indicado objeto de formar una estacion general de los ferrocarriles de Lima. Comuníquese y

municipios, que son necesarios para la ejecucion de las obras de que está encargado, de conformidad con lo expuesto por el Fiscal de la Corte Suprema, se resuelve: que en las referidas expropiaciones se procederá con arreglo á las leyes y usando Meiggs de los mismos derechos que corresponden al Gobierno. Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

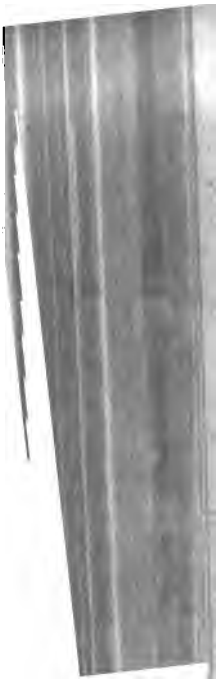
FERROCARRIL de Chimbote á Huaraz.

Lima, Junio 26 de 1871.

Teniendo en consideracion:

1º Que conforme á los artículos 19 y 21 del supremo decreto de construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, expedido en 9 de Junio último, es necesario proveer lo conveniente al servicio aduanero en el primero de aquellos puntos y á la garantia de construccion que los contratistas deben otorgar á favor del Estado.

2º Que la existencia de una linea ferrea de Huaraz á Chimbote demandará en este punto del litoral el establecimiento de un puerto mayor, siendo entretanto necesario dar facilidad á la construccion de la via sin menoscabo de los intereses fiscales.



SE RESUELVE:

1º Antes de que princi
ferrocaril, será oportuname
bote puerto mayor, provey
pleados necesarios para el o

2º Con tal fin los empre
dar principio á la construcci
lle provisional, que servirá
presa y á la aduana, sin que
brar derecho alguno por este

3º El muelle definitivo qu
trato de construccion del ferr
tablecido en Chimbote, será
bierno enteramente concluid
junto con la segunda seccion.

4º Los contratistas contri
servicio aduanero durante la
suma de 50,000 soles que se
dividendos de 17,000 soles
certificado de trabajo

Gobierno designe, el diez por ciento de los certificados de trabajo que presenten para su pago hasta la suma de 1.500,000 soles en obligaciones que la compañia del ferrocarril de Lima á Huacho emita con el 8 por ciento de interes y el 4 por ciento de amortizacion anual, conforme al decreto que con tal fin expedirá el Gobierno, con la calidad expresa de que dichas obligaciones sean por ellos tomadas á la par.

7º Los 500,000 soles que actualmente tienen depositados en la Caja Fiscal de Lima, serán cambiados desde luego por igual suma en las mismas obligaciones.

8º Estas obligaciones serán devueltas á los empresarios, al fenecer la garantia que otorguen, en conformidad con los artículos 9 y 10 del contrato de construccion.

Pase á la Direccion de Administracion para que haga notificar á los proponentes Valdcavellano y Derteano el presente decreto y su referente de 9 de Junio último y con su aceptacion, otorgue la respectiva escritura, publicándola en el periódico oficial y "El Comercio" de esta ciudad para los efectos del art. 30 del decreto de 9 de Junio citado. —Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

propuesta en la suma de treinta y ocho millones de soles y que en la única que se presentó en virtud de la convocatoria, se pidió la cantidad de treinta y seis millones de soles: que el Gobierno está especialmente autorizado por la ley de 28 de Enero último, para la construccion del mencionado ferro-carril: acéptase la propuesta de don Benito Valdevellano y don Dionisio Derteano para construir por cuenta del Estado un ferro-carril [illegible] á Huaraz y Recuay, de conformidad á [illegible] las leyes y condiciones siguientes:

1ª Don [illegible] Valdevellano y don Dionisio Derteano [illegible] por sí y sus herederos ó legítimos [illegible] de sus derechos y acciones á construir un ferro-carril que partiendo de Chimbote terminará en Huaraz y pasando por la ciudad de Huaraz y por los pueblos de Suchiman, Saquilpon, [illegible], Pato, Caraz, Yungay, Carhuaz y por aquellos paraderos de que se habla en la letra [illegible] de las especificaciones de la convo-

dez de la via: 2º El rádio máximo de las curvas será de doscientos metros y solo en casos excepcionales podrá bajar á ciento veinte metros.

3ª Los contratistas se obligan igualmente á construir la linea ferrea entre Chimbote y Recuay en cuanto se lo permita la configuracion del terreno, con sujecion á los planos y perfiles presentados al Ministerio del ramo, siendo entendido que los contratistas estarán plenamente autorizados, de acuerdo con el ingeniero Inspector de la obra, para elegir entre los puntos señalados para estaciones y paraderos, el trayecto que fuese mas conveniente, siendo obligacion del mencionado ingeniero Inspector, designar con la debida anticipacion los sitios en donde deberán construirse las mencionadas estaciones y paraderos.

4ª Todos los útiles y materiales que se empleen en la construccion y equipo de la via ferrea, serán de la mejor calidad y todos los trabajos y obras pertenecientes á la linea, se ejecutarán bajo la inspeccion inmediata y á entera satisfaccion del ingeniero que el Gobierno nombre con dicho objeto; el Gobierno nombrará ademas de su cuenta y cargo uno ó mas comisionados especiales para el exámen del material en el lugar en que se efectuen las compras y antes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los referidos comisionados, relevará á los contratistas de toda responsabilidad ulterior respecto de la calidad de los materiales.

5ª Todas las cuestiones técnicas y profesiona-

les que se susciten entre los contratistas y el ingeniero Inspector nombrado por el Gobierno, se decidirán por medio de árbitros, y en caso de discordia, por un tercero dirimente nombrado por ellos. Si el fallo fuese adverso á los contratistas y estos no cumpliesen la decision arbitral, tendrá derecho el Gobierno para declarar administrativamente fenecido el contrato.

6º Si los trabajos se suspendiesen por mas de cuatro meses seguidos, tendrá el Gobierno igual derecho, salvo que la suspension provenga de casos fortuitos ó de fuerza mayor. Tanto en este como en el anterior, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra que se hubiese ejecutado conforme al avalúo que se haga por peritos y los contratistas tendrán la obligacion de abonar al Gobierno el mayor costo que le ocasionase la conclusion de la obra y los daños y perjuicios sufridos por culpa de los empresa-

por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, ó bien por la demora que sufriesen los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, de corporaciones ó de particulares, ó ya sean tambien por la falta en el pago de las armadas mensuales.

9ª Los contratistas quedan obligados á asegurar y garantizar al uso público la construccion de la obra, hasta dos años despues de entregada al Gobierno, quedando obligados durante ese tiempo á reparar á su costa los daños procedentes de una mala ó defectuosa ejecucion, pero no los ocasionados por el debido uso de la via, ó por los casos fortuitos ó de fuerza mayor, no comprendiéndose en el tiempo de la garantia el que empleen los contratistas en las reparaciones á que están obligados. La garantia especial de que se ocupa el art. 21 será cancelada á la espiracion del plazo establecido en esta cláusula.

10. Queda estipulado que si al Supremo Gobierno le conviniese recibir una por una las diferentes secciones de que se compone la linea, conforme al trazo oficial, estarán obligados á entregarlas de esta manera los contratistas, pudiendo estos en tal caso, servirse gratuitamente de la seccion ó secciones entregadas, para la conduccion de los artículos que necesiten para la obra, lo mismo que de los operarios y empleados destinados al trabajo del ferrocarril. En tal caso la garantia de que se ocupa el artículo anterior se contará desde la fecha en que fuese entregada cada seccion.

11. Para que el Gobierno se dé por recibido de la linea ó de sus secciones, presentarán los contratistas los respectivos certificados del ingeniero Inspector, por los que se acredite haberse realizado todas y cada una de las condiciones del contrato y estar expedita la seccion y la via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán las personas ó autoridad que el Gobierno comisione, el ingeniero Inspector y los contratistas ó sus representantes.

12. Los contratistas podrán introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebren, serán válidas en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad en caso necesario para que sean respetadas y cumplidas. Los ajentes diplomáticos y consulares del Perú llamados á intervenir en la celebracion y legali-

para los casos de expropiacion forzosa, abonando su costo y gozando para tal fin de todos los derechos que corresponden al Gobierno, conforme á las disposiciones vigentes ó á las que se dicten en lo sucesivo para favorecer estas expropiaciones.

15. El Gobierno se obliga asimismo á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provision de aguas para el consumo de trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, pagando los contratistas las indemnizaciones que fuere preciso hacer.

16. El Gobierno no será jamas responsable de los daños y perjuicios que los contratistas ó sus agentes causasen en los terrenos inmediatos á la linea, gravando esta responsabilidades sobre los empresarios.

17. Los contratistas quedan facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos en todo lo concerniente á la carga, descarga y traslacion de los útiles, efectos y materiales consignados á su órden para el uso del ferrocarril ó consumo de sus empleados y peones.

18. Serán de libre importacion y exentos de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó muellaje, durante el término del contrto, los artículos siguientes:

1º Máquinas, rieles, herramientas, material rodante y demas que se empleen en este género de obras y asimismo los artículos de ferreteria y materiales destinados á la construccion de las es-

3. Forraje para bestias avena y pasto seco.

4º Pólvora de mina y gu materia explosiva conocida descubra. Si los contratist la pólvora de minas ó la mi necesiten para sus trabajos, autorizacion del Gobierno miento de fianzas y demas g necesarias. Se concede á los para internar y hacer uso de ra en los trabajos del ferroc ello establecer, ya sea en tie depósitos para conservarlos c necesarias. Los contratistas acreditar el objeto de las inter fiere el presente art. y á intro dades que necesiten segun las gencias de la obra, reservánd derecho de establecer con e de precaver toda ocasion de c glas y seguridad

construccion del camino, podrán tocar directamente en Chimbote y verificar su despacho y descarga con arreglo á las disposiciones del Reglamento de comercio y aduanas, respecto de los puertos mayores, pudiendo tambien los contratistas construir en el mencionado puerto los muelles que tengan por conveniente, á cuyo fin el Ministerio de Hacienda introducirá en este contrato las estipulaciones convenientes.

20. Si despues de terminada y entregada la obra, quedase á los contratistas un sobrante de rieles, durmientes, herramientas ú otros cualesquiera útiles ó materiales que el Gobierno necesite para el uso y servicio del ferrocarril, tendrá el Gobierno el derecho de comprarlos por el costo de factura; y en caso de que por el uso hayan sufrido algun deterioro, á precio de tasacion.

21. Por el Ministerio de Hacienda se determinará antes del otorgamiento de la escritura, el descuento mensual que debe hacerse á los contratistas del valor de los certificados por trabajos hechos, para que quede depositado en arcas fiscales, como garantia del fiel cumplimiento de este contrato. Dicho depósito se aplicará en la parte que fuese necesaria á hacer efectiva la responsabilidad de que hablan los artículos precedentes.

22. Cualquiera diferencia que se suscite entre el Supremo Gobierno y los contratistas, sus herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, no comprendidos en los desig-

nados por la cláusula 5ª, será sometida á los tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios que no sean los permitidos por las leyes del pais.

23. Los derechos que este contrato otorga y las obligaciones que impone á los contratistas, no se suspenderán por enfermedad de ellos y en caso de muerte, son trasmisibles á sus herederos ó sucesores.

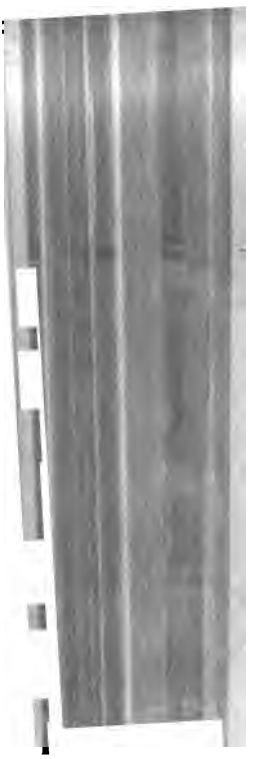
24. Este contrato no puede traspasarse ó trasferirse por los contratistas á otras personas, bajo pena de fenecimiento, declarado administrativamente, sin prévio permiso del Gobierno, consignado en escritura pública. El Gobierno no prestará su consentimiento para dicha trasferencia sin que los [illegible] préviamente al Fisco la suma de 500,000 soles.

25. Versando este contrato sobre la construccion de una obra por cuenta del Estado, se extenderá la escritura correspondiente con exen-

acciones y derechos, por el ferrocarril trasandino de Chimbote á Huaraz y Recuay, con sus estaciones, edificios y demas dependencias, construido y equipado en todo con estricta sujecion á lo estipulado, la suma de treinta y tres millones doscientos cincuenta mil soles en el órden y forma siguiente:

1º En Europa y los Estados Unidos de América, hasta la suma de un millon de libras esterlinas que el Gobierno depositará en poder de sus ajentes, abonando á la vista y sin dilacion alguna el valor de las cuentas y facturas que en debida forma presenten los contratistas ó sus agentes. Las facturas y cuentas de los materiales y demas enseres destinados á la construccion del ferrocarril ó al uso y consumo de sus empleados y trabajadores, sin perjuicio del requisito exigido por la cláusula 4ª, certificadas y legalizadas por los ajentes diplomáticos ó consulares de la República residentes en los lugares donde se efectuen las compras y la constancia de haberse embarcado dichos objetos con destino al Perú, servirán de suficiente título á los contratistas ó sus agentes para exigir del depositario ó sus representantes el pago indicado en este inciso.

2º En importe de las facturas ejecutadas en las Repúblicas del Sur ó de Centro América y tambien de las que procedan de San Francisco de California, se pagarán á los contratistas en la ciudad de Lima en el modo y forma estipulados respecto al pago de certificados de trabajos hechos, esto es, mensualmente en metálico ó en letras sobre Europa al cambio corriente.



presentarán al Ministeri
ficado del ingeniero Insp
valor de los trabajos ejec
importe de los material
tranjero que se hayan em
nunca exceda la cantidad
Gobierno de lo que repre
y los materiales acumulad
go de las armadas mensu
moneda corriente, sin otra
to por ciento que se mand
nisterio de Hacienda para
debe formar para garantir
de este contrato.

28. En caso de que el G
gar tres mesadas consecuti
dicha falta la paralizacion
darán los contratistas facu
suspender la obra sin renu
cho de exigir el pago, ó ya
hasta su completa conclusi
cuenta el ferrocarril hasta
capitales que para ello hul

cha linea ferrea, y que haya sido comprado con fondos del Estado.

29. Hallándose el Gobierno autorizado por la citada ley de 28 de Enero último, para emitir bonos por la suma de quince millones de libras esterlinas, á fin de construir varias lineas ferreas, queda estipulado que: su emision será hecha á la brevedad posible, constituyéndose de su producto el depósito establecido en el inciso 1º de la cláusula 27 y el resto hasta el completo de los treinta y tres millones doscientos cincuenta mil soles, será separado por el Gobierno del valor total la emision, comprometiéndose solemnemente á no dedicar á otro objeto la expresada suma.

30. El Gobierno se reserva el derecho de admitir por el término de sesenta dias las propuestas que se le presenten, con las formalidades y condiciones de la de los señores Valdeavellano y Derteano y que la mejoren solamente en cuanto al precio estipulado en el presente contrato.

31. En caso de que el Gobierno aceptase otra propuesta, los señores Valdeavellano y Derteano tendrán derecho á que se les abone un interes de diez por ciento anual sobre los 500,000 soles que como garantia han depositado en la Caja Fiscal, durante el tiempo que por causa de dicha propuesta quedase en suspenso la ejecucion del contrato con arreglo á lo dispuesto en la cláusula anterior.

Pase al Ministerio de Hacienda para que prévia aceptacion de los proponentes, se otorgue la respectiva escritura.

Comuníquese, publíquese y regístrese. — Rúbrica de S. E.— SANTA MARIA.

CONTRATA para el ferrocarril de Payta á Piura.

Lima. Julio 17 *de* 1871.

Visto este expediente; y teniendo en consideracion: que por supremo decreto de 10 de Diciembre último se convocaron propuestas para la construccion de un ferrocarril de Payta á Piura, y de un muelle en aquel puerto: que de las presentadas en el Ministerio del ramo el dia desig-

mocion á vapor del puerto de Payta á la ciudad de Piura, sujetándose en todo á las bases y especificaciones de la convocatoria de 10 de Diciembre, y á los planos y perfiles del ingeniero Thomas, que quedarán archivados en el Ministerio del ramo.

2º Se obliga asimismo don Federico Blume á construir un muelle en el puerto de Payta, sistema Mitchell, con sujecion á la especificaciones del ingeniero don Federico Hohagen que obran en este expediente, y á las de convocatoria de 10 de Diciembre.

3ª Todos los materiales que se empleen en la via y en el muelle serán de los mejores que se usan en Inglaterra y los Estados Unidos, apropiado el rodante á los perfiles y curvas, y á entera satisfaccion de las personas competentes que el Gobierno nombre en el Perú para examinarlos, debiendo éstas dar al Gobierno el informe respectivo acerca de su calidad. El certificado de dichos comisionados por donde conste la buena calidad de los materiales, relevará al contratista de toda responsabilidad ulterior acerca de ellos.

4ª Todos los trabajos del ferrocarril y muelle se ejecutarán bajo la inspeccion y á entera satisfaccion del ingeniero ó ingenieros que el Gobierno comisione al efecto, los cuales cuidarán de que las obras se realicen con estricta sujecion á lo estipulado.

5ª El empresario se obliga á construir las estaciones de Payta, La Huaca, Suyana y Piura,

sujetándose á los planos que el Gobierno mandará levantar, demarcándose en ellos todas las dimensiones omitidas en las especificaciones que se han publicado. Dichos planos, igualmente que los trazos y perfiles, quedarán archivados en el Ministerio del ramo con las formalidades necesarias para garantir su autenticidad. Como especificaciones generales del material de que deben componerse las estaciones, queda estipulado: que en la de Payta los cimientos serán de cal y piedra, de un metro cincuenta centímetros de profundidad, por un metro de ancho; los muros de cal y ladrillo de cuatro metros cincuenta centímetros de alto, por sesenta centímetros de ancho: los techos de fierro ondulado y el enmaderamiento de pino de Oregon. En las estaciones de la Huaca y Suyana, serán los cimientos de cal y piedra, de un metro cincuenta centímetros

7ª El empresario se obliga á adoptar é introducir en la construccion de la linea y sus dependencias, con el fin de mejorarla, todas las alteraciones que en materia de puentes, estaciones, viaductos, cambios de via y trazos, disponga el Supremo Gobierno, ordenándolo en decreto especial á pedimento y con informe del ingeniero Inspector, con tal que dichas modificaciones no afecten de una manera sustancial los planos y el costo total de la obra.

8ª Si la obra no se ejecutase conforme á lo estipulado en las cláusulas anteriores, y requerido el contratista por el ingeniero Inspector para poner el remedio conveniente no lo hiciere, alegando algunas razones para justificar su procedimiento, en este caso se nombrará un ingeniero por cada una las partes, y lo que estos decidan, ó en caso de discordia resuelva el tercero dirimente nombrado por ellos, obligará irremisiblemente al contratista; y si éste no cumpliese la decision de los ingenieros, el Gobierno queda autorizado para declarar caduco el contrato de propia autoridad y sin mas trámite. Tambien produce igual derecho en favor del Gobierno la suspension del trabajo por mas de tres meses, á no ser que dicha suspension provenga de casos fortuitos ó de fuerza mayor suficientemente comprobados. En ambos casos de caducidad del contrato, el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra que se declare bien ejecutada, y el contratista tendrá la obligacion de indemnizar al Gobierno el mayor costo que tuviese para el Estado la construccion y termina-

cion de la obra, y los daños y perjuicios sufridos por culpa del contratista.

9ª El empresario se obliga á concluir el muelle y ferrocarril, con todas sus estaciones y dependencias, en el improrogable término de veintidos meses, que empezarán á correr y contarse á los sesenta dias de firmada la escritura, para cuyo otorgamiento se señala el perentorio término de ocho dias desde la fecha de este decreto, pasado el cual sin haberse otorgado la escritura, quedará sin efecto este contrato.

10. El tiempo se contará corrido de fecha á fecha, siendo entendido que solo podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor debidamente comprobados.

11. El empresario se obliga á garantizar y asegurar al uso público la obra del ferrocarril y sus

de la via, sus estaciones, material rodante y muelle de Payta, presentará el empresario el respectivo certificado del ingeniero Inspector y de los que el Gobierno tenga á bien designar, por el que conste hallarse realizadas todas las condiciones de este contrato y sin lugar á ninguna observacion, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán el contratista ó su representante, los ingenieros comisionados por el Gobierno y la autoridad ó persona que el Gobierno designe para este objeto.

13. El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero y los contratos que con ellos celebre, serán válidos y obligatorios en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos. Los agentes diplomáticos ó consulares del Perú llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichos contratos no podrán exigir otros derechos que el de un sol por cada individuo.

14. Los operarios, trabajadores ó empleados de la linea quedan exceptuados de todo servicio militar durante el tiempo necesario para la ejecucion de la obra, salvo el caso de guerra exterior para los peruanos.

15. El contratista queda facultado para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto esto se relacione claramente con el servicio del ferrocarril y sin faltar á lo prescrito en los reglamentos de puertos y aduanas.

16 El Gobierno concede gratuitamente al

contratista el uso de los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y sus dependencias. Si fuesen necesarios ademas algunos terrenos de corporaciones ó de particulares, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada. Esta será de cuenta y costo del contratista, quedando los terrenos á beneficio del camino sin gravámen ninguno para el Estado.

17. Queda igualmente el Gobierno obligado á allanar de una manera legal las dificultades que pudieran presentarse en la provision de agua para el consumo de los trabajadores, para el uso de las locomotoras y para los trabajos de la via y sus dependencias, siendo de cuenta del contratista hacer todas las indemnizaciones correspondientes.

18. El Gobierno no será jamas responsable de

2º Víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, garbanzos, alberjas, frangollo, huesillo, galleta y harina.

3º Toda clase de forraje para bestias.

4º Pólvora de minas ú otra cualquiera materia explosiva descubierta ó que en adelante se descubriese, prévio otorgamiento de fianza y demas seguridades que fuese necesario establecer, como depósitos para conservarla, ya sea en tierra firme ó á flote, con las precauciones necesarias. El contratista queda obligado á hacer uso de la pólvora de minas del Estado, pagándola al precio corriente en la cantidad que la fábrica nacional pueda suministrar, haciendo uso de la extranjera solo en la cantidad que aquella no pudiese proporcionarle.

20. El contratista está obligado á no exceder de las cantidades necesarias segun las exigencias de la obra, en la internacion de los artículos declarados libres de derechos, segun la cláusula anterior; y el Gobierno se reserva el derecho de establecer con este objeto y con el de evitar el contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes; y principalmente la intervencion de la aduana, con el fin de inspeccionar los sobrantes de toda especie que quedasen para exigir al empresario los derechos que hubiese dejado de pagar.

21. Si despues de terminada la obra, quedase al contratista alguna cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera mate-

riales y útiles que el Gobierno necesite para el uso de la linea, tendrá el derecho de comprarlos por el precio de factura y en caso de que hubiesen sufrido deterioro por la accion del tiempo, á precio de tasacion.

22. El Supremo Gobierno se obliga á pagar al contratista don Federico Blume, ó á sus herederos ó legítimos representantes de sus derechos y acciones, por el muelle de Payta y el ferrocarril de este puerto á la ciudad de Piura, con sus estaciones y dependencias, la suma de trescientas sesenta y cuatro mil ochocientas libras esterlinas ó sea un millon novecientos cuarenta y cinco mil seiscientos soles, en el órden y forma siguiente:

1º Las dos terceras partes del valor de las facturas por compra de materiales, serán pagados en el lugar de su fabricacion por el encargado del Gobierno con este objeto, á la presentacion de dichas facturas originales visadas y legalizadas por el ajente diplomático ó consular de la República residente en aquel lugar del conocimiento del embarque y del de la póliza de seguro hasta el puerto de Payta. La tercera parte restante, se pagará por el Gobierno despues de puestos los materiales en el sitio del trabajo, presentando el contratista el certificado de que habla la cláusula 3ª, por el que conste sus buenas condiciones.

2º Mensualmente presentará el contratista un certificado del ingeniero Inspector, por el que conste el valor de los trabajos hechos, con relacion al precio total de la obra, excluyéndose el importe de los materiales á que se refiere el ar-

tículo anterior. El importe de dichos certificados será inmediatamente satisfecho por el Gobierno, deduciéndose un diez por ciento que quedará depositado en la Caja Fiscal en calidad de garantía del fiel cumplimiento del contrato.

3º Concluido el camino y entregado al Gobierno con las formalidades pactadas, se liquidará la cuenta pendiente con el contratista para entregarle el saldo que resulte á su favor, el cual se le abonará inmediatamente, sin mas deduccion que el diez por ciento reservado, el que quedará en depósito durante los tres años de la garantía, abonándosele por ese término el interes del seis por ciento al año.

23. Del fondo depositado en calidad de garantía, se hará efectiva llegado el caso, en la parte necesaria, la indemnizacion que el Gobierno tenga derecho de exigir por falta de cumplimiento del empresario, sin que por esto quede absuelto de la obligacion de completar cualquier saldo que resultase á favor del Gobierno, por no alcanzar el fondo reservado.

24. Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno y el contratista sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo en ningun caso ocurrirse á otros medios que no sean permitidos por la ley.

25. Los derechos que este contrato da al contratista y las obligaciones que impone al mismo, no se suspenderán por enfermedad ó muerte de él, y son trasmisibles á sus herederos y sucesores, en el último caso.

de una obra por cuen
tenderá la escritura respec
pago de la contribucion de

28. Queda establecido q
cion de la mencionada via
nos minerales, fósiles, antig
explotables, desde luego ser
Estado, y el empresario que
inmediatamente en conocim
el hecho, para que adopte la
convenientes.

Pase al Ministerio de Haci
via aceptacion de Blume, se
va escritura, desglosándose p
tificados de depósitos hechos
ponentes, los que serán devuelt
Comuníquese, publíquese y reg
de S. E.—SANTA MARIA.

INFORME sobre hacer á Islay término del ferrocarril de Arequipa.

Islay, Julio 5 de 1871.

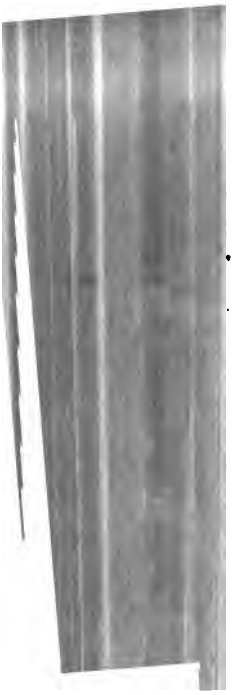
Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

S. M.

Salido de Lima el 3 de Junio, hace hoy un mes que llegué aquí; mi primera operacion fué de visitar el terreno y comparar los planos que tengo sobre los estudios hechos anteriormente. Tambien he ido á Arequipa para examinar los planos y perfiles de la línea férrea y levantar las alturas de esta en la pampa de la Joya, etc.

De este exámen preliminar resultó para mí, la conviccion que solo las repentinas subidas que presenta el terreno de Islay, hasta los cerros muy cerca del mar, han sido causa de que todos los estudios precedentes esten dirigidos del lado sur de Islay, siguiendo á mas ó menos altura del mar el terreno natural. Tratándose pues de alcanzar la altura de Arequipa, Cachendo ha hecho atraccion siendo este el punto mas bajo de la orilla de la gran pampa y naturalmente se buscó el paso de Cahuintala como el mas conveniente.

Una circunstancia muy preponderante explica ademas el abandono del puerto de Islay y es:



Si Mollendo ha obtenid
que las maniobras del trá
pecto al ferrocarril, puede
favorablemente que en Isl
de terreno están demasia
aguas del mar lamen las b
paradas de una elevacion
nivel del mar. Existe hoy
lle con un plano inclinado
presa particular para trasp
parte superior, pero este m
tráfico de los trasportes á b
cante para el movimiento
linea ferrea de Arequipa á

No es pues á considerar
la estacion marítima arriba
man la orilla del mar.

Pero de otro lado, no es
dero de Islay es lo mas favo
y el mas ceñino de toda la
chos pasajeros del ferrocarr
gando á

de embarcarse en Mollendo frecuentemente imposible.

Apoyando sobre este complejo de circunstancias, y á despecho de las dificultades que ofrece la construccion de un muelle con estacion marítima opino, señor Ministro, que es de imperiosa necesidad de admitir el puerto de Islay como cabeza de la gran linea Arequipa-Puno. Mis estudios mismos estuvieron felizmente acabados con relacion á la juncion de la linea de Arequipa en la pampa y no serian de una anomalia si la cuestion de la estacion marítima no estuviera resuelta. Este fué pues el problema que fijó mi atencion desde mi llegada y que me pareció deber ser resuelto ante todo. Creo ahora que esta parte de mi trabajo está concluida en las mejores condiciones posibles.

Se trata de cortar á media altura dos grandes peñas que forman dos islas en el mar á pequeña distancia de la orilla, y con los materiales provenientes rellenar la superficie de mar poco profunda ó formar un muelle suficientemente extenso para establecer la estacion marítima, la aduana, etc. La linea ferrea saldria entonces de este muelle con proporcional pendiente siguiendo la orilla del mar, parte cortada en la peña, parte en terraplen hasta penetrar en una quebrada llamada Matarani al norte de Islay, en la cual la linea sube en una pampita cerca del lugar llamado "Los Toldos" á 113 metros sobre el nivel del mar, donde he proyectado la construccion de la estacion principal del ferrocarril con sus depósitos de máquinas, carros y bodegas etc.

La combinacion que consiste en separar los servicios del ferrocarril, limitando la estacion marítima á la superficie de terreno que es posible tomar en el mar; y estableciendo la estacion principal mas arriba con toda la extension de terreno que se quiere para los movimientos interiores, ha facilitado mucho el proseguimiento de mi trabajo.

De la estacion principal la linea sube con pendiente correspondiente hasta la quebrada llamada de los Guerreros, la sola que me parece conveniente para el paso de los cerros y vencer la altura de la gran pampa de la Joya que debemos alcanzar. De la estacion al punto de ingreso en la quebrada de Guerreros, el terreno aunque muy inclinado ofrece sin embargo facilidades para el desarrollo de la linea como se necesita, y en resúmen señor Ministro tengo la certeza de poder adelantar sin dificultades mayores. Ya un pedazo de la linea de cinco kilómetros sobre la

noble deseo exprimido por S. E. cuyas miras parecen muy favorables, no solo por el perfeccionamiento material muy urgente del ferrocarril de Arequipa, mas tambien por los verdaderos intereses de este depaatamento.

Dios guarde á US.—S. M.—P. SIEBER, ingeniero.

MODIFICACION al contrato de ferrocarril de Payta á Piura.

Lima, Julio 25 de 1871.

Visto este recurso por el que don Federico Blume concesionario del ferrocarril de Payta á Piura, solicita se hagan algunas modificaciones al supremo decreto de 17 del actual, por el que se le adjudicó dicha obra; y atendiendo á las fundadas razones en que se apoya el recurrente; accédese á la referida solicitud y en su consecuencia, se modifica el citado decreto en los términos siguientes:

1º Los durmientes podrán ser de alerce, roble ó ciprés de California ó de Chile.

2º Las locomotoras serán del sistema Rogers, aun cuando no se compren en la fábrica del inventor.

3º Las estaciones serán de madera y de fierro acanalado á satisfaccion del ingeniero Inspector.

4º El valor de las facturas de materiales comprados en el extranjero, se abonará al contratista en su totalidad por el agente financiero del Perú en Lóndres á la presentacion de dichas facturas debidamente legalizadas y acompañadas del conocimiento de embarque y póliza de seguro.

5º La inspeccion de los materiales se hará por el comisionado especial que el Gobierno designe con tal objeto en el lugar donde se verifique la compra de ellos.

Para este caso al Ministerio de Hacienda para que con vista de sus antecedentes se extienda la [illegible] escritura. Comuníquese y re[illegible] de S. E.—SANTA MARIA.

LICITACION para el ferrocarril de Huacho á

de su tránsito y á crear nuevas entradas con el trasporte de los valiosos productos de las haciendas que atraviesa el citado ferrocarril; se resuelve: que se convoquen propuestas cerradas por el término de sesenta dias para la construccion del mencionado ferrocarril, las que se presentarán al Ministerio del ramo, acompañando un certificado del Cajero Fiscal de haber depositado en dicha caja en vales del crédito público, el valor de cien mil soles para ser admitidas sus propuestas, las que se sujetarán á las bases y especificaciones siguientes:

Especificaciones.

A.—Trabajos de formacion del camino.

1º Ancho del camino á nivel de la gradiente.

En tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, cuatro metros y treinta centímetros.

En excavacion de roca sólida, tres metros y setenta centímetros á treinta centímetros más abajo de la gradiente.

2º El talud será de uno horizontal á diez vertical en corte de roca sólida; en todos los demas cortes y en los terraplenes, será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion.

3º Donde sean necesarias las alcantarillas se harán del cal y ladrillo ó de piedras.

4º Los puentes serán construidos de fierro, sostenidos con pilastras de fierro ó cilindros con

concretos y tendrán estribos de piedra, con las alas precisas y con muros de proteccion: las plataformas serán de madera.

5º Donde los caminos públicos ó privados crucen la linea, se harán los pasajes necesarios y se establecerán barreras.

6º Se cercará de un modo seguro el camino donde pase por terreno cultivado.

7º Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el art. 2º de prevenciones generales.

8º La gradiente máxima será de dos y medio por ciento.

Las curvas no bajarán de doscientos cincuenta metros de radio.

9º Los espacios entre los durmientes deben ser llenados con lastre hasta cubrirlos.

B. — La via.

por trece centímetros de espesor, de roble, alerce, ciprés ó California Redwood.

8º La colocacion de la via se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperatura y los pasos en las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su colocacion.

9º Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre.

E.—Estaciones.

Todos los edificios para estaciones serán de madera cubierta con planchas de fierro galvanizadas, tanto sus techos como sus paredes y debiendo descansar dichos edificios sobre un sobrecimiento de sesenta centímetros de ancho, construido con cal y ladrillo ó cal y piedra y con la profundidad que el ingeniero Inspector crea necesaria.

La estacion en Huacho se construirá en lugar inmediato á la poblacion y cómodo para el tragin de sus habitantes, bajo la direccion del ingeniero director y comprenderá:

1º Un salon amueblado para pasajeros de 1ª clase, otro para los de 2ª clase, con salida separada para los que llegan.

2º Las boleterias necesarias con sus aparatos.

3º Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes con los aparatos y muebles neccsarios.

4º Oficinas de equipajes olvidados.

5º Lugares excusados separados para pasaje-

ros de 1ª y 2ª clase, y los de hombres separados de los de mujeres.

6º Urinarios separados para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

7º Un departamento de seis piezas y una cocina aparente para el jefe de la estacion y su familia.

8º Tres habitaciones de dos piezas cada una para los empleados.

9º Una oficina para el telégrafo.

10. Una vereda de cincuenta metros de largo cubierta, y se extenderá sobre la linea contigua de rieles.

11. Una tornamesa de quince metros de diámetro.

12. Un edificio con departamentos para recibir y entregar cargas.

13. Un edificio para acomodar á lo menos cuatro locomotoras.

En todo lo mismo é igual á la de Huacho.

Estaciones secundarias.

1º Huara.

2º Vicahuara.

3º Humaya.

4º Quipico.

5º Andahuasi.

Estas cinco estaciones intermediarias tendrán los cambios y desvios necesarios; depósitos para mercaderias.

Corrales para ganado.

Tanques para agua.

Graderia ó ranfla para carga.

Veredas cubiertas para pasajeros.

Boleterias.

Una casa habitacion para el jefe de la estacion.

B.— Material rodante.

1º Seis locómotoras de 1ª clase, capaces de arrastrar de subida cien toneladas de peso bruto á razon de veinte kilómetros por hora sobre gradientes de dos y medio por ciento, combinadas con curvas de doscientos cincuenta metros de radio.

2º Seis coches para pasajeros de 1ª clase y segun los últimos adelantos, todos con lugares excusados.

Ocho de 2ª clase, seis de estos con lugares excusados.

3º Cincuenta carros de plataforma, cuando menos de cinco toneladas de carga.

4º Cuatro carros cerrados para equipajes objetos de valor

5º Dos carros para caballos.

6º Diez carros para ganado.

7º Telégrafos de soga en los coches.

8º Las ruedas de toda clase han de ser de fierro fundido y templado.

[redacted]— Muelle en Huacho.

Se establecerá en Huacho un muelle de fierro sistema Mitchell, y tendrá:

1º Ciento cincuenta y tres metros de largo por nueve metros veinticinco centímetros de ancho en la primera parte, y

2º Sesenta y un metros de largo por treinta metros cincuenta centímetros de ancho en la parte final.

3º Con dos escaleras para pasajeros.

4º Con dos pescantes, uno para levantar diez toneladas y el otro para levantar cinco toneladas.

5º Se colocarán dos vias paralelas sobre el muelle con sus conexiones y cambios para pasar

[redacted]

falta, la garantia prestada y sin perjuicio de las multas que se estipulen en el contrato.

4º El Gobierno aceptará la propuesta que sea mas conveniente, en vista de las garantias y seguridades que ofrezcan los proponentes para la pronta y segura realizacion de dicha obra; previniéndose que vencido el término de los sesenta dias durante los que deben publicarse los respectivos avisos en el periódico oficial, el Ministro del ramo procederá á las dos de la tarde á la apertura de las mencionadas propuestas, en el salon de su despacho, á presencia del Oficial Mayor, Jefe de seccion y los interesados.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

AVISO oficial.

En cumplimiento á lo dispuesto en el supremo decreto anterior, se previene que el Viérnes 22 del próximo mes de Setiembre, se vencen los sesenta dias fijados para la admision de propuestas relativas al ferrocarril de Huacho á Sayan, en cuyo dia se procederá á su apertura como lo previene el citado decreto.

Lima, Julio 25 de 1871.—El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.—JOSÉ NAVARRO.

ORDEN para establecer guardas en las encrucijadas.

Lima, Julio 23 de 1871.

Visto este expediente con lo expuesto por el Prefecto de este departamento: y teniendo en consideracion que es necesario adoptar las medidas convenientes para que en lo sucesivo no se repitan hechos como el ocurrido el 12 del actual en la línea férrea de la Oroya á las inmediaciones de la hacienda de Huascata, y del que resultó [illegible] un niño y de cuatro bestias de carga que [illegible] por el camino real, y en cuyo momento atravesó un tren sin que los arrieros tuviesen [illegible] alguna para evitar el peligro; se dispone que la empresa del expresado ferrocarril, [illegible] á establecer en el dia, guardianes [illegible] fronteros á las haciendas [illegible]

FERROCARRIL de Eten.

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD.

Trujillo, Agosto 3 de 1871.

Al señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno.

S. M.

Para conocimiento de S. E. el Presidente, tengo el honor de acompañar á US. copia de los datos que me ha remitido el Subprefecto de Chiclayo, relativos al estado de la obra del ferrocarril de Eten á Ferreñafe, cuyo superintendente los ha suministrado á dicho funcionario.

Dios guarde á US.—S. M.—A. V. DE LA TORRE.

Eten, Julio 30 de 1871.

Al señor Subprefecto de la provincia.

Señor Subprefecto.

Al apreciable oficio de U. de 27 del corriente que recibí en la noche de ayer me es grato contestar.

Colocacion de la via.—La primera seccion de la linea que va hasta Chiclayo, muy pronto quedará al servicio del público. Aunque la locomotora llegó á la estacion de Chiclayo el 17 del corriente, no puede decirse que la primera seccion esté terminada; pues aun no se encuentra del todo nivelada siendo únicamente posible la conduccion del material para continuar la colocacion de rieles en la ramificacion de las hacien-

cluidos sus cercos. Al mismo tiempo se da principio á las de Monsefú y del pueblo de Eten.

Muelle.—Esta importante obra tambien ha adelantado contándose ya trece hiladas de columnas ó sea 260 piés de extension.

Descarga.—Hoy se encuentran en el puerto tres buques en descarga de maderas, rieles, una seccion del muelle del rio de Eten, maquinaria, etc.

Dejo así cumplidos los deseos de esa Subprefectura.

Dios guarde á U.—J. NICANOR HINOJOSA.

Es copia.—JACINTO BALDERRAMA, secretario.

ESTATUTOS del ferrocarril de Pisco á Ica.

Lima, Junio 14 *de* 1871.

Vistos los siete artículos del título adicional de los estatutos de la compañia del ferrocarril de Pisco á Ica, sobre trasmision de los derechos de la compañia: de conformidad con lo informado por el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia; apruébase el contenido de los expresados siete artículos del título adicional de los expresados estatutos, sin que esta aprobacion afecte de ninguna manera la disposicion de la base 21 de la concesion, en cuanto á la parte relativa á que la trasmision deberá hacerse con el prévio conocimiento y expresa aprobacion del Gobierno y que

si esta se verificase en favor de extranjeros, quedarán estos sujetos á las leyes del pais, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático, cuyas prescripciones se declaran en todo su vigor.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Título adicional sobre la trasmision del ferrocarril.

Art. 89 El consejo podrá en cualquier tiempo ejercer la facultad otorgada por la base 21 de la concesion.

Art. 90. El consejo, en caso de creer conveniente la enajenacion del ferrocarril, podrá ve-

zada y perfeccionada la venta pactada por el consejo.

Art. 92. Podrá tambien el consejo recabar de una junta general de accionistas, la facultad de enagenar el ferrocarril y si esta le fuese otorgada por accionistas que representen en conjunto, no menos de 1,426 acciones, la venta que el consejo hiciere, será definitiva y perfeccionada sin otro trámite.

Art. 93. El producto neto de la venta se aplicará:

1º A cubrir todos los créditos y obligaciones de la compañía, exceptuando los créditos y obligaciones cuya responsabilidad se hubiese trasferido al comprador segun contrata.

2º Se pagará á los accionistas el capital que hubiesen desembolsado por acciones.

3º Se pagará el interes de cinco por ciento sobre el capital que hubiesen desembolsado por acciones.

4º Del remate, si lo hubiese, se señalará y pagará la tercera parte y por partes iguales á los tenedores de los treinta certificados de dividendo, de que habla el último párrafo del artículo primero

5º Las otras dos terceras partes del remanente se dividirán por partes iguales entre las 2,850 acciones que forman el capital en acciones de la compañía.

Art. 94. Concluida la liquidacion de los negocios de la compañía, el consejo convocará una última junta general, á quien rendirá cuenta y devolverá sus poderes, quedando desde aquel dia

si esta se verificase en favor de extranjeros, q
darán estos sujetos á las leyes del país, sin
der hacer uso de ningun recurso diplomá
cuyas prescripciones se declaran en todo s
gor.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Título adicional sobre la trasmisi

ferrocarril.

Art. 89 El consejo podrá en cual
po ejercer la facultad otorgada por la
la concesion.

Art. 90. El consejo, en caso
veniente la enajenacion del ferro
rificarla bajo condiciones de som
bacion de la junta general de a
que convocará extraordinariame
brevedad.

Art. 91. Reunida la junta
drá á votacion la aprobacion de
da por el consejo, la cual no se
mo aprobada, sino en el caso
cionistas, representando en co
de 1,426 acciones ó sea la ma
la totalidad de las acciones de

Con la aprobacion de la ju
dinaria, otorgada de este mod

o acepta-
consigo la
nto de los
que fuesen
para caute-
es, en el de
, el Gobier-
r el legítimo
para juzgar
puestas pre-
situacion, el
e que se rec-
s hechos so-
der á la eje-
ello una pro-
o se reservó,
lebrado con
o de rescin-
s se presen-
que habiendo
hacer uso
in admitir la
'onsejo de Mi-
da á restificar
os los estudios y
Chimbote á Hua-
as propuestas de Mon-
achambre y C.ª, Cor-
elan. Deséchase asímis-
Valdeavellano y Derteano,
ngun valor el contrato cele-
Devuélvanse á los interesados
consignado en depósito en la

extinguidad la denominada "Compañia Nacional del ferrocarril de Pisco á Ica."

Art. 95. Los libros y documentos quedarán archivados en poder de la persona que designe la junta general.

NUEVO exámen del presupuesto de Chimbote á Huaraz.

Lima, Agosto 16 *de* 1871.

Vistas las propuestas presentadas por Montero hermanos, Thomas Lachambre y C^{a}, Correa

cumplir sus compromisos si el Gobierno aceptatase su oferta, lo que no solo traeria consigo la paralizacion de la obra, sino el quebranto de los intereses fiscales, por muy prolijas que fuesen las medidas precautorias adoptadas para cautelarlos: que en el segundo caso, esto es, en el de ser equivocado el presupuesto oficial, el Gobierno no tiene dato alguno para conocer el legítimo costo de la obra, ni por consiguiente para juzgar acerca de la convocatoria de las propuestas presentadas hasta la fecha: que en tal situacion, el interes bien entendido del fisco exige que se rectifiquen los estudios y presupuestos hechos sobre la linea referida, antes de proceder á la ejecucion de la obra y de aceptar para ello una propuesta determinada: que el Gobierno se reservó, por la cláusula 30 del contrato celebrado con Valdeavellano y Derteano, el derecho de rescindirlo, si en el término de sesenta dias se presentaba una propuesta mas ventajosa: que habiendo llegado este caso, el Gobierno puede hacer uso del derecho que se reservó, aun sin admitir la nueva propuesta: con el voto del Consejo de Ministros, se resuelve: que se proceda á restificar por una comision de ingenieros los estudios y presupuesto del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, quedando desechadas las propuestas de Montero hermanos, Thomas Lachambre y C.ª, Correa, Mariátegui y O'Phelan. Deséchase asímismo la propuesta de Valdeavellano y Derteano, declarándose sin ningun valor el contrato celebrado con ellos. Devuélvanse á los interesados las sumas que han consignado en depósito en la

Cajo Fiscal de este Depatamento.—Comuníqueso, publíquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Lima, Agosto 23 de 1871.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

S. M.

Hemos principiado á examinar con prolijidad los planos y perfiles del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, así como los libros originales de los apuntes, cálculos y observaciones que han servido para la redaccion del proyecto. Del

CORREOS.

Estando expedita la linea férrea de la Oroya hasta el pueblo de Cocachacra; se pone en conocimiento del público: que la administracion recibirá comunicaciones diarias hasta el punto indicado, y hasta Matucana desde el 10 del presente.

EL ADMINISTRADOR.

CONTRATO del ferrocarril de Iquique a la Peña.

Lima, Noviembre 1º de 1851.

Teniendo en consideracion, que de la razon dada por el escribado de Hacienda D. Claudio José Suarez, aparece que la casa de Montero hermanos ocurrió oportunamente al oficio de dicho escribano para el otorgamiento de la escritura referente á la plantificacion del ferrocarril de mocion animal del puerto de Iquique al distrito central de la Peña en la provincia de Tarapacá, no habiéndose otorgado dicha escritura por no haber redactado la correspondiente minuta la Direccion de Administracion del Ministerio de Hacienda y comunicado las órdenes convenientes al referido escribano; se declara: que no ha caducado el derecho reconocido á Montero her-

manos en la suprema resolucion de 5 de Julio último; y en consecuencia, ofíciese á dicho Ministerio para que ordene el otorgamiento de la mencionada escritura en el término de cuatro dias perentorios, debiendo los interesados ocurrir al efecto á la Direccion de Administracion y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

DECLARASE a Eten puerto mayor.

JOSÉ SANTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Considerando:

[redacted]

ofrece comodidad para el establecimiento de una gran poblacion, y una vez terminado el muelle que actualmente se construye, dará completa seguridad á las vidas é intereses.

4º Que debiendo quedar prontamente concluida la obra del ferrocarril en actual construccion, que partiendo del puerto antedicho ha de atravesar por las mas importantes poblaciones de ambas provincias, desaparecerá el inconveniente de la distancia á que algunas de ellas quedarian del mismo puerto.

Decreto.

Art. 1º Desde el 1º de Marzo de 1872 quedará abierto al comercio extranjero, como puerto mayor, el de Eten, en lugar del de San José, que quedará reducido á la condicion de puerto menor.

Art. 2º El de Pimentel permanecerá en la misma clase de puerto menor que hoy tiene.

Art. 3º La aduana principal que existe en San José, se trasladará al puerto que por este decreto se abre como mayor, y comenzará á funcionar en él desde la fecha ántes expresada.

Art. 4º En San José se establecerá la tenencia de aduana que funciona en Pimentel, y á este puerto pasará el teniente del resguardo y los dos inspectores que sirven hoy en Eten.

Art. 5º Los límites dentro de los cuales deberá ejercer su jurisdiccion el administrador de la nueva aduana de Eten, serán los mismos que

rales del citado decreto, se convertirá en obligaciones del ferrocarril de Huacho por igual suma, las que quedarán depositadas como garantia en la caja fiscal de este departamento hasta la conclusion de la obra.

2ª A mas de dicho depósito se descontará mensualmente al contratista el diez por ciento sobre el importe de los certificados por trabajos hechos, cuya cantidad quedará igualmente depositada en arcas fiscales en garantia del fiel cumplimiento del contrato.

3ª Los trabajos hechos se abonarán mensualmente á justa tasacion en su valor practicado por el ingeniero Inspector.

4ª El contratista no podrá trasferir sus derechos á otra persona sino pagando préviamente la suma de dos millones de soles como multa á favor del fisco.

5ª No se admitirán propuestas de sociedades

AVISO oficial.

En cumplimiento delo dispuesto encl decreto que precede se previene que el dia treinta del actual se vence el término señalado para la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, en cuyo dia á las dos de la tarde, se abrirán las que se hubiesen presentado en el salon del despacho del señor Ministro, ante este, el Oficial Mayor, Jefes de Seccion y á presencia de los interesados que quisieren.

El Jefe de la seccion de Obras Públicas.—José Navarro.

PERMISO para un ferrocarril del Callao á Bellavista.

Lima, Setiembre 12 de 1871.

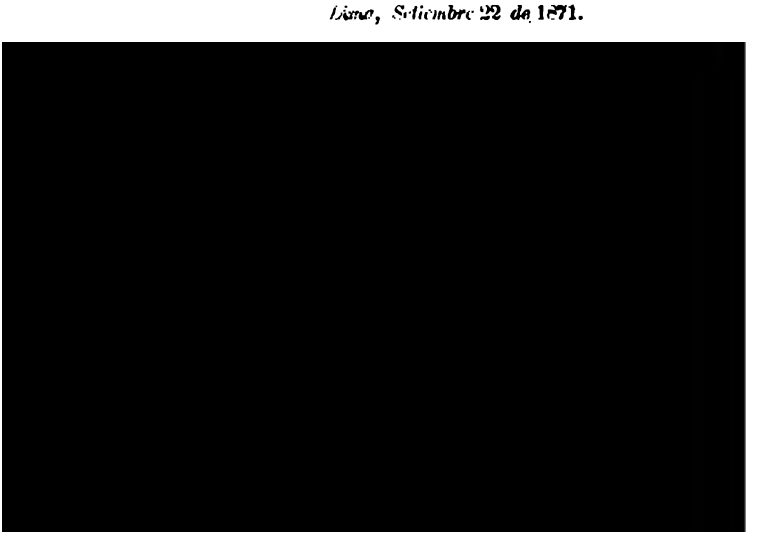
Visto este expediente: y teniendo en consideracion, que el permiso que solicita D. Juan Dionicio Rivera para establecer un ferrocarril de sangre, entre la ciudad del Callao y Bellavista, tiende á facilitar la comodidad en la comunicacion y á contribuir eficazmente al progreso y desarrollo de ambas poblaciones; de conformidad con lo expuesto por la junta municipal del Callao y dictámen del fiscal de la Excma. Corte

Suprema: concédese al referido Rivera el permiso solicitado para el establecimiento del ferrocarril con arreglo á las condiciones fijadas por la comision central de ingenieros y fiscal de la Excma. Corte Suprema. Pase este expediente á la Municipalidad del Callao para que conforme á las indicadas bases mande extender la respectiva escritura.—Regístrese y publíquese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

ESTADO, de los ferrocarriles de Cajamarca Pacasmayo á Magdalena, Oroya, Puno y Moquegua.

Lima, Setiembre 22 de 1871.



á Magdalena,) Oroya, Puno y Moquegua, y el tiempo en que deben quedar definitivamente concluidas sus obras.

FERROCARRIL DEL CALLAO Y LIMA Á LA OROYA.

La locomotora recorre en la actualidad en esta linea, el trayecto comprendido entre el Callao y San Bartolomé, sea una distancia de 46 millas las que se encuentran perfectamente enrieladas y definitivamente niveladas á su gradiente respectiva.

Ademas hay terraplenes concluidos que pueden avaluarse en quince millas, formando un total de terraplen de sesenta y una milla. Queda pues por concluir setenta y cinco millas de terraplen y enrielamiento, en cuyo trayecto se comprenden varios tuneles y grandes cortes.—Resumiendo:

La locomotora recorre.....	millas	46
Terraplenes concluidos.....	"	15
Total de terraplenes.....	"	61
En construccion para completar la linea.....	"	75
Extension total.....	"	136

Las locomotoras y material llegan incesantemente.

Estimo que la obra estará concluida dentro de tres años contados desde la fecha.

FERROCARRIL DE AREQUIPA Á PUNO.

Hay al presente quince millas recorridas por la locomotora y se siguen enrielando con actividad las demas ya terraplenadas que ascienden poco mas ó menos á cien millas.

Recorre la locomotora	millas	15
Terraplenes recibiendo rieles..	"	85
Por concluir	"	125
Extension total.....	"	225

Llegan las locomotoras y material incesantemente.

Esta linea estará concluida dentro de dos años contados desde la fecha.

FERROCARRIL DE ILO Á MOQUEGUA.

Existen treinta y siete millas de terraplen prontas para recibir rieles, quedando por concluir veinticuatro millas que se trabajan con rapidez.

Trayecto terraplenado.....	millas	37
Idem en trabajo.....	"	24
Total.....	millas	61

Han llegado parte de las locomotoras y se esperan rieles de un momento á otro. La parte de terraplen en el trabajo estará concluida en seis meses mas y todo el camino estará pronto para su entrega al Supremo Gobierno en nueve meses de la fecha.

FERROCARRIL DE CAJAMARCA.

Seccion entre Pacasmayo y Magdalena.

Se han terraplenado hasta la fecha como 35 millas; y como ha llegado ya un cargamento de rieles y locomotoras, espero que esta linea estará concluida en quince meses de la fecha, exceptuando el muelle que necesitará un poco mas tiempo. Tengo esperanza de que la locomotora recorra, antes de concluirse este año, el trayecto comprendido entre Pacasmayo y Guadalupe.

Espero que los datos apuntados satisfagan los deseos manifestados por US., quedando siempre pronto á dar á US. todos los detalles que crea convenientes sobre los trabajos que me están encomendados.

Con sentimientos de consideracion y respeto, me suscribo de US.,—señor Ministro, afmo. S. p. p.—Enrique Meiggs, Juan G. Meiggs.

1º Ancho de la via entre los rieles, un metro cuarenta y cuatro centímetros.

2º Forma del riel la que se denomina T.

3º Peso del riel, treinta y un kilógramos y medio por metro.

4º Junturas suspendidas y con dos planchas de fierro dulce amoldadas al riel, de un peso de nueve kilógramos el par cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro.

5º Cruceros y puntas de acero de Bessemmer.

6º Pernos americanos hechos por máquina.

7º Durmientes de dos metros cincuenta centímetros de largo y veinte centímetros de ancho, por trece centímetros de espesor, de roble, pellin, alerce, ciprés, ó pino colorado de California.

8º La colocacion de las vias se hará con todas las precauciones que exijan los cambios de temperamento y los pasos de las curvas. Todo riel para curvas será ajustado á ellas antes de su co-

(C.)—Oficinas para recibir y entregar equipajes, separados, con los aparatos y muebles necesarios.

(D.)—Oficina para equipajes olvidados.

(E.)—Dos departamentos de restaurant amueblados de primera y segunda clase.

(F.)—Lugares excusados separados para pasajeros de primera y segunda clase y los de hombres separados de los de mujeres.

(G.)—Orinaderos para pasajeros de primera y segunda clase, separados.

(H.)—Dos departamentos amueblados aparentes para los superintendentes y sus familias y las necesarias habitaciones amuebladas para todos los empleados.

2º Un edificio con departamentos separados para recibir y entregar carga, las oficinas necesarias para el servicio y balanzas.

3º Un edificio para acomodar á lo menos 16 locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

4º Un edificio para compostura de locomotoras, con todos los útiles y las maquinarias necesarias y viviendas para maquinistas y fogoneros.

5º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con viviendas para los carpinteros.

6º Un corral ó una ramada para carbon y leña.

7º Los tanques necesarios, de fierro batido, colocados sobre estructura de fierro ó albañileria que contenga cada uno 2,000 galones, con sus aparatos.

8º Dos balanzas de plataforma para pesar los carros cargados, patente "Faibarnk."

9º Una tornamesa de cincuenta piés de diámetro de la patente "Sellers" de Filadelfia.

10. Una ramada para los carros.

11. Un embarcadero en rampa para bestias.

Estaciones de 2ª clase.

Habrá once estaciones intermedias de segunda clase y constarán de lo siguiente:

1º Salones amueblados y de dimensiones apropiadas para pasajeros de 1ª y 2ª clase.

2º Una boleteria con sus aparatos.

3º Una oficina para recibir y entregar los equipajes y la carga, con una division para guardar los equipajes que convenga.

4º Un local para bufete.

5º Lugares excusados para pasajeros de 1ª y 2ª clase, siendo ademas los de hombres separados de los de mujeres.

(B.)—Las boleterias necesarias con sus aparatos.

(C.)—Oficinas para recibir y entregar equipajes separados, con los aparatos y muebles necesarios.

(D.)—Oficinas de equipajes olvidados.

(E.)—Lugares excusados para pasajeros de primera y segunda clase, separados y los de los hombres separados de los de mujeres.

(F.)—Orinaderos para pasajeros de primera y segunda clase separados.

(G.)—Dos departamentos amueblados, aparentes para los superintendentes y sus familias, y las necesarias habitaciones amuebladas para los empleados.

2º Un edificio para acomodar á lo menos seis locomotoras, con sus fosos, tanques y aparatos del caso.

3º Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y de los carros y maquinaria con los útiles necesarios, y viviendas para los maquinistas y fogoneros.

4º Un edificio para fábrica y compostura de carros y coches, con viviendas para los carpinteros.

5º Un edificio ó corral para carbon y leña.

6º Los tanques necesarios de fierro batido colocados sobre estructura de fierro ó albañileria que contenga cada uno doscientos galones con sus aparatos correspondientes.

7º Dos balanzas plataforma para pesar carros cargados, patente "Fairbank."

8º Una tornamesa de quince metros de diá-

metro, patente "Sallers" de Filadelfia.

9º Una ramada para los carros.

10. Un embarcadero en rampa para bestias.

D.—Material rodante.

1º Veinte locomotoras americanas de primera clase.

2º Diez coches de primera clase.

3º Dos coches mixtos.

4º Doce coches de segunda clase.

5º Cien carros cerrados para carga.

6º Cien carros de plataforma.

7º Cinco carros cerrados para equipaje.

8ª Veinte carros de mano.

9ª Cuatro carros estanques.

10. Diez carros para caballos.

11. Veinticinco carros de construccion.

12. Piezas de repuesto para locomotoras y carros.

13. El material rodante será de la misma clase de construccion que el adoptado para el ferrocarril de Mollendo á Arequipa.

14. Las ruedas de toda clase serán Cast iron chilled wheels.

15. Telégrafo de soga en los coches.

E.—Telégrafos.

Una linea telegráfica á lo largo del camino, provista de las oficinas, enseres y aparatos correspondientes en cada una de las estaciones de primera y segunda clase.

F.—Prevenciones generales.

1º Todo el material que se emplee será de la mejor calidad.

Los planos para puentes, estaciones y en

general para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero Inspector del Gobierno para su exámen y final aprobacion.

3º El ingeniero Inspector que nombre el Gobierno, tiene el derecho de velar por el estricto cumplimiento del contrato y por la solidez de la obra.

4º No se admitirá ninguna propuesta sin el respectivo certificado en que conste haber depositado en la Caja Fiscal la suma de quinientos mil soles en dinero, para garantizar el fiel cumplimiento del contrato.

5º Se admitirá tambien propuestas para la construccion del camino por el sistema de vía angosta, las que deberán presentarse acompañadas del respectivo pliego de especificaciones.

6º Las propuestas se abrirán en el Ministerio del ramo el dia 14 de Diciembre á las dos de la tarde, y se aceptará la que fuere mas conveniente á los intereses fiscales, reservándose el Gobierno el derecho de desecharlas todas, si no considerase ninguna aceptable.—Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S. E.—Santa Maria.

AVISO oficial.

En cumplimiento de lo dispuesto en el decreto que antecede, se previene que el dia 13 de Noviembre se vence el término señalado para la presentacion de propuestas referentes á la construccion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, en cuyo dia á las dos de la tarde se abrirán las que se hubiesen presentado en el salon del señor Ministro, ante este, el Oficial Mayor, Jefes de Seccion y á presencia de los interesados que quisieren concurrir.—Lima, Setiembre diez y seis de mil ochocientos setenta y uno.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas.

José Navarro.

PLAZO para los ferrocarriles de Trujillo.

Lima, Octubre 12 de 1871.

Teniendo en consideracion que mientras no esté otorgada la escritura del contrato referente á los ferrocarriles de Trujillo, este no debe reputarse perfeccionado, ni ha podido por lo mismo cumplirse ninguna de sus condiciones, se resuelve: que el plazo de tres meses señalado en la suprema resolucion de 6 de Mayo último para que comenzasen los trabajos de dicha obra, no debe empezar á contarse sino desde la fecha del otorgamiento de la referida escritura. Y por cuanto lo referente á la emision de los bonos concedidos en calidad de préstamo á la empresa de los enunciados ferrocarriles, es de la competencia del Ministerio de Hacienda; se dispone: que por este despacho pida lo conveniente el representante de la indicada empresa. Pase al Ministerio de Hacienda para que se mande adicionar la escritura respectiva, en cuanto al plazo para dar principio á los trabajos.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

FERROCARRIL de Islay á la Joya.

SECCION DEL FERROCARRIL DE ISLAY Á LA JOYA.—CAMPAMENTO DE LAS PRIMERAS CHAWAS, QUEBRADA DE LOS GUERREROS.

Octubre 22 de 1871.

Señor Ministro de Gobierno, Policia y Obras Públicas.

S. M.

Refiriéndome á mis dos cartas fechadas 16 de Agosto y 23 de Setiembre, respecto al estado atmosférico de la estacion en este pais, tengo el honor de comunicarle que luchando algo contra la lluvia y la neblina, desde los primeros dias de este mes, hemos emprendido nuestro trabajo y salir del centro de la quebrada, sitio en el cual

Despues de haber alcanzado una altura de 1,148 metros sobre el nivel del mar, solo para salir de la quebada, he tenido que subir algo mas (1,164 m. 00) en la pampita superior que forma, para así decir, el último plano entre los cerros y la pampa, sobre la cual está ahora buscando mi direccion hácia la Joya, adonde podria llegar por el fin de la semana entrante, sino la necesidad de trasladar una vez mas nuestro campamento á tres ó cuatro leguas en la pampa, en atencion á que el tiempo para ir y volver á bestia, toma ya una larga parte del dia.

No puedo disimular á US. mi contento despues del desaliento experimentado, de haber podido llegar con mi instrumento sobre las arenas calientes de esta pampa, que me conducen finalmente á la deseada conclusion de mi trabajo.

Dios guarde á US.—S. M.

P. Sieber.

EXPROPIACION para el ferrocarril de Chorrillos.

Lima, Julio 16 de 1857.

Vistas las solicitudes presentadas por la empresa del ferrocarril de Chorrillos, relativas á la expropiacion de los terrenos pertenecientes á los propietarios que en ellas se expresan y por donde debe pasar la linea: teniendo en consideracion, que está acreditada y declarada legalmente la necesidad del camino, por la resolucion del Congreso de 23 de Diciembre de 1851, por el decreto de 22 de Noviembre de 1856 y el de 17 de Abril último, expedido á peticion de la empresa en una solicitud sobre expropiacion de parte del convento de la Encarnacion para el *terminus* en Lima: que el ferrocarril de Chorrillos está tambien declarado como obra pública con to-

[redacted]

demas del título 15 del Código de Enjuiciamientos, en los respectivos casos, hasta que se haga la tasacion, debiendo para todo expedir sus providencias con la preferencia que requiere este asunto; y cuidando de pasar los expedientes al juez Dr. D. José Sanchez, que conoce en lo relativo á terrenos del ferrocarril, con noticia del agente fiscal D. José Silva Santistevan, cuando sea indispensable la intervencion judicial.—Tres rúblicas de S. E. el Consejo de Ministros. —MAR.

FERROCARRIL de Iquique á la Peña.

Excmo. Señor.

Habiéndose concedido á los señores Montero hermanos, por resolucion de 31 de Marzo último, el permiso solicitado por D. Juan Wiliamson para construir un ferrocarril de mocion animal entre el puerto de Iquique y el distrito central de la Peña, por haberse subrogado los primeros, en virtud de su derecho de preferencia, en la propuesta hecha por el segundo, reitera ahora Wiliamson su solicitud para que V. E. le permita construir otro camino de sangre entre los mismos puntos y bajo las mismas bases y condiciones de la propuesta en que se subrogaron los señores Montero hermanos.

to para construir el que
y la Peña. Su peticion
cosa que el ejercicio de
y así como todos los hal
pueden, sujetándose á l
vigentes, invertir sus ca
buques, mulas ó carreta
medios de trasporte, así
son invertir los suyos en
camino de sangre para t
salitres que se elaboran
y conducir á esta los art
es conveniente que en to
za la industria con enter
guir, mediante el estímu
y de la competencia, sus
con mayor razon debe pr
la provincia litoral de T
sus salitres, una fuente
nacional.

Pero en el presente ca
llamsan

uso del camino, justo es que V. E. conceda el permiso que se solicita para llevar á cabo una obra de indudable importancia.

Al concluir repite este Ministerio lo que dijo en su dictámen de 2 de Setiembre último, ocupándose de la propuesta que hoy se reitera: esta clase de empresa ha merecido siempre la preferente atencion del Congreso y del Gobierno, y existen leyes especiales para tomar bajo su proteccion y para admitir las propuestas que se le hagan por los empresarios particulares ó sociedades de comercio, en vista del costo que resulte de las propuestas. Estas leyes son el decreto dictatorial de 20 de Junio de 1825, la ley de 27 de Agosto de 1853 y la de 23 de Marzo de 1857, dictada por la Convencion Nacional; pero Wiliamson no solicita, por su propuesta de fojas 24, ni dinero ni privilegio ni garantia, ni mas concesiones que las que siempre se han otorgado aun á empresarios privilegiados.

Por estas razones, el Fiscal opina que no presentándose dificultad alguna, V. E. conceda el permiso que solicita D. Juan Wiliamson para construir un camino de sangre entre Iquique y la Peña bajo las condiciones que propone, quedando en todo lo demas sujeto á las leyes y disposiciones vigentes y á los reglamentos municipales.

Lima, Mayo diez y nueve de mil ochocientos setenta y uno.

PAZ SOLDAN.

NUEVA tarifa para el ferrocarril de Arequipa.

Lima, Octubre 25 de 1871.

Visto este expediente y teniendo en consideracion: que la condicion estipulada en la cláusula 16 de las bases del contrato de arrendamiento del ferrocarril de Mollendo á Arequipa, expresa claramente que el flete de artículos debe calcularse por el peso que estos tengan: que aun cuando por la cláusula 17 se dispone que para las mercaderias que por su peso ó volúmen requieran una tarifa especial, se arreglará esta á precios que el Gobierno aprobará; no habiéndose expedido dicha aprobacion, no puede alterar en nada la estipulacion anterior; se declara que el arrendatario D. Enrique Meiggs debe formar una nueva tarifa con arreglo á las estipulaciones de la cláusula 16 del contrato. Publíquese y regís-

ACUEDUCTO del ferrocarril de Arequipa.

Lima, Octubre 25 de 1871.

Teniendo en consideracion: que por la cláusula 19 del contrato de arrendamiento de ferrocarril de Arequipa, se estipuló con el arrendatario D. Enrique Meiggs la colocacion de una cañeria de agua potable para el servicio de la linea y del puerto de Mollendo: que con el objeto de dar principio á esa obra de carácter indispensable y urgente, tanto para que el ferrocarril pueda funcionar con regularidad, como para el bienestar y desarrollo de la nueva poblacion que se está formando en el nuevo puerto de Mollendo, Meiggs ha presentado los respectivos planos, presupuestos y especificaciones: que mandado rectificar el proyecto por el ingeniero de Estado D. Ernesto Thomas, resulta de dicha operacion la conveniencia de los planos y perfiles y la exactitud del presupuesto, en el que solo se ha considerado el precio del costo, conforme á la citada cláusula del contrato de arrendamiento: que con arreglo á este contrato, ha mandado Meiggs construir los respectivos tubos en Inglaterra, los que se encuentran en viaje para el Perú; se aprueban los referidos planos, especificaciones y presupuestos; y en consecuencia se dispone: que D. Enrique Meiggs proceda á colocar la referida cañeria de agua potable, bajo las bases siguientes:

1ª Meiggs se obliga á colocar noventa millas

de tubos de fierro de ocho pulgadas de diámetro y cinco octavos de pulgada de grueso, de la mejor calidad y resistentes á la presion de quinientas libras por pulgada. Dichos tubos se colocarán con válvulas para el aire, espitas de limpieza, cambios, llaves y todo lo demas necesario á la mayor perfeccion del objeto á que se le destina.

2ª En el punto de partida de la cañeria, se construirá un receptáculo que contenga á lo menos doscientos mil galones de agua y en el trayecto que recorran veinte estanques ó depósitos para regular la velocidad del agua.

3ª La obra se ejecutará con arreglo á los planos y perfiles presentados por el contratista y rectificados por el ingeniero Thomas, empleándose en ella materiales de la mejor calidad y que mejor garanticen su solidez y duracion.

4ª Un ingeniero del Estado, que el Gobierno comisione, intervendrá en la ejecucion de los

abajos de los ferrocarriles del Callao á
, de Arequipa á Puno y de Ilo á Mo-

reintegro de dicho diez por ciento que
volverse á Meiggs luego que concluya la
de los ferrocarriles mencionados, se ha-
l arrendamiento del ferrocarril de Are-
ando tenga efecto.
despues de terminada la obra, el Go-
uviese por conveniente alterar el trazo
carril de Arequipa, haciendo al puerto
su término marítimo, el contratista que-
ado á trasladar las cañerias con arreglo
trazo, cobrando tan solo la cantidad de
soles por cada milla de cañeria que se

l contratista garantizará la solidez y bue-
ruccion de la obra, durante el término
años despues de concluida, quedando
por todo este tiempo á reparar á su cos-
años que provengan de una mala ó defec-
ecucion.
ara garantizar el cumplimiento de este
, se le descontará mensualmente al con-
el diez por ciento sobre el valor de los
dos por trabajos hechos, cuyo descuento
en depósito durante el tiempo de la ga-
—Pase al Ministerio de Hacienda para
via aceptacion del interesado se otorgue
espondiente escritura.—Comuníquese y
se.
ica de S. E.—Santa Maria.

RAMIFICACIONES entre la Noria y las salitreras hasta la frontera boliviana.

Lima, Octubre 26 de 1871.

Vista la presente solicitud de Montero hermanos, pidiendo se les conceda permiso para construir ramificaciones que pongan en comunicacion el distrito de la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, y para prolongar la linea principal hasta la frontera sur de la vecina República de Bolivia; y teniendo en consideracion: que el Gobierno debe prestar cuantas facilidades sean necesarias y esten en sus facultades para el ensanche de las vias férreas que tan eficazmente contribuyen al bienestar y desarrollo de los pueblos: que con las ramificaciones proyectadas por Montero hermanos, se da

dos á construir por su cuenta y sin pedir al Gobierno cantidad alguna por garantia, préstamo, adelanto ú otros títulos, las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las demas salitreras de la provincia de Tarapacá, y la prolongacion de la linea principal hasta el punto de la frontera de Bolivia que mas convenga, para que de allí pueda llevarse á los departamentos del sur de dicha República.

2ª A los noventa y nueve años, contados desde que estos ferrocarriles se pongan en explotacion, pasarán con todos sus útiles y enseres á ser de la propiedad y dominio del Estado, obligándose los empresarios á entregarlos en estado de servicio.

3ª El Gobierno concede á la empresa, para la explotacion de los mencionados ferrocarriles, privilegio exclusivo por el término de veinticinco años, por manera que durante dicho término no podrá construirse ferrocarril alguno, cualquiera que sea su motor, ó la naturaleza de la via entre las salitreras á donde se dirijan las ramificaciones y cualquier punto de la costa ó entre esta y la frontera de Bolivia correspondiente á la provincia de Tarapacá.

4ª Montero hermanos quedan obligados á comenzar la obra de las ramificaciones, un mes despues de otorgada la escritura correspondiente y á concluirla en un año, salvo casos fortuitos de guerra civil ó exterior o de fuerza mayor.

5ª Los empresarios quedan comprometidos á mandar practicar los estudios necesarios para la prolongacion del ferrocarril de la Noria á la fron-

tera de Bolivia y á presentarlos en su oportunidad al Gobierno para su aprobacion, sin cuyo requisito no podrán iniciarse los trabajos.

6ª Montero hermanos quedan asímismo obligados á dar los pasos convenientes cerca de Gobierno de Bolivia, para designar con su acuerdo el punto á que debe designarse la prolongacion del ferrocarril de la Noria, comunicando oportunamente el resultado al Gobierno para que si lo estima conveniente, preste su aprobacion.

7ª En consideracion al tiempo que demandan las diligencias de la cláusula anterior y los trabajos preliminares de que se ocupa la quinta, el término para principiar la prolongacion de la línea á la frontera, será de dos años, y de cuatro para su conclusion, contados ambos desde la fecha del otorgamiento de la escritura, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor.

8ª Los proponentes tendrán el derecho de or-

que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada, siendo de cuenta de los empresarios el abono de su importe.

10. Quedan exceptuados de todo derecho fiscal, municipal, de puerto ó de muellaje, durante el término señalado para la construccion de los expresados ferrocarriles, las máquinas, carros, rieles, durmientes y demas útiles y enseres necesarios para su construccion, conservacion ó reparacion.

11. Queda al árbitro de la empresa el adoptar para las vias, el ancho que estime conveniente; y donde el tráfico lo exija podrá establecer vias dobles, empleando material de la mejor calidad.

12. Durante el término del privilegio no se impondrá á la empresa ninguna contribucion ordinaria ni extraordinaria.

13. La empresa podrá introducir peones del extranjero para el trabajo de las lineas, y los contratos que con ellos celebre, se harán cumplir por las autoridades del pais en cuanto no se opongan á las leyes de la República, debiendo las mismas autoridades prestar á la empresa el apoyo necesario para la conservacion del órden de dichos trabajadores. Para el servicio de los puertos, la empresa podrá emplear sus propios trabajadores, sin contravenir á los reglamentos respectivos.

14. Los trabajadores y empleados de la empresa quedan exceptuados del servicio militar, salvo el caso de guerra para los peruanos.

15. Los proponentes ó la compañia que organicen, tendrán el derecho de trasmitir ne doto ó

en parte sus derechos al camino de la Noria á la frontera de Bolivia, con el respectivo permiso del Gobierno, expresado en escritura pública. Esta facultad se extiende á los derechos que son accesorios de la propiedad del camino. Si la trasmision se hiciese en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del pais, sin poder emplear ningun recurso diplomático.

16. Las tropas, equipajes, los empleados civiles ó militares que marchen en comision del servicio del Estado, así como las balijas del correo y sus conductores, se trasportarán gratis.

17. La empresa formará sus reglamentos ó tarifas y los someterá á la aprobacion del Gobierno, quien de acuerdo con ella podrá modificarlos.

18. Cualquiera linea podrá atravesar la de la empresa, pero llenando todos los requisitos de seguridad y sin que se impida, en ningun caso, el tráfico de la una ni de la otra.

correspondiente escritura. —Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

PAGO al ferrocarril de Arica á Tacna.

Lima, Noviembre 9 de 1871.

Vista la adjunta cuenta presentada por la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna, por los pasajes y fletes proporcionados en servicio del Estado en los meses de Julio, Agosto y Setiembre últimos y lo informado por la Direccion de Contabilidad General, satisfágase por la caja fiscal de Tacna á la mencionada empresa, la cantidad de ciento siete soles setenta centavos que segun la referida cuenta y documentos acompañados, importan los indicados fletes y pasajes; debiendo remitirse á la referida caja por la de esta capital, la suma expresada y aplicarse á la partida 1,131 pliego 1º del presupuesto general del bienio anterior, en conformidad á lo dispuesto en el supremo decreto de 10 de Enero último. —Pase al Ministerio de Hacienda para su cumplimiento.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

PRIVILEGIO para el ferrocarril de Chancay.

Lima, Junio 16 de 1871.

Teniendo en consideracion: 1º, que por el artículo 4º del supremo decreto de 17 Setiembre de 1868, debe la compañia del ferrocarril de Lima á Huacho construir esta linea hasta esa ciudad; 2º, que por suprema resolucion de 3 de Junio último debe reformar algunas partes de la 1ª seccion que ha construido y muy especialmente la comprendida entre Ancon y el rio Pasamayo; 3º que habiendo agotado la compañia su capital en la construccion de la parte que se halla en explotacion, carece de los fondos necesarios para llevar adelante las obras que debe concluir; 4º que deseando el Gobierno obviar esa dificultad para que se perfeccionen y termi-

les en obligaciones que ganarán el interes y amortizacion arriba expresados con la garantia de la linea y sus productos, y póngase en conocimiento de la expresada compañia la condicion impuesta á los contratistas del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, para que tan luego como esté definitivameute ajustado el contrato de construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, proceda á recibir de la Caja fiscal de Lima los 500,000 soles que han depositado yadichos contratistas, entregando ella previamente las obligaciones respectivas; continúe despues recibiendo del mismo modo las sumas que con arreglo á lo dispussto en el supremo decreto de 26 de Junio último, vayan depotando dichos contratistas hasta el completo de los 2.000,000 y tome las medidas convenientes á fin de que á la mayor brevedad posible siga la construccion del ferrocarril hasta Huacho y cumpliendo las demas obligaciones que ha contraido, entendiéndose que á ntes de verificarse la emision deben quedar terminados definitivamente los estudios de las obras que hayan de ser ejecutadas entre Lima y Huacho, y que estas no podrán verificarse por administracion sino por contratos bajo la responsabilidad de los que celebren como constructores. Comuníquese, registrese y públíquese, reservándose en secretaria hasta la definitiva adjudicacion del contrato de Chimbote á Huaraz.

Rúbrica de S. E.—PIÉROLA.

Lima, Noviembre 14 de 1871.

Habiéndose adjudicado definitivamente á D. Enrique Meiggs por decreto de 31 de Octubre último y de 6 del presente mes la obra del ferrocarril de Chimbote á Huaraz y Recuay, regístrese y publíquese el supremo decreto que precede y trascríbase al presidente del directorio de la compañia del ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho para los efectos pue en él se indican.

IZCUE.

PROPOSICION extemporánea para el ferrocarril de Juliaca al Cuzco

construir el ferrocarril de Juliaca al Cuzco, por un diez por ciento menos que la propuesta mas ventajosa; que habiéndose convocado propuestas para un dia determinado, no pueden admitirse las que se presenten con posterioridad, sin desvirtuarse el carácter de la convocatoria y faltar á la circunspeccion que debe distinguir los actos del Gobierno; que á mayor abundamiento D. Francisco I. Cisneros y Correa no ha consignado el depósito de 500,000 soles, requisito indispensable para la admision de propuestas referentes á la construccion del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, segun la convocatoria que se hizo oportunamente; se declara sin lugar la enunciada solicitud, por la que Cisneros y Correa pretende mejorar las propuestas que se han presentado para la construccion de la mencionada obra—Publíquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

DEPOSITO en dinero para el remate del arrendamiento del ferrocarril de Pisco á Ica.

Lima, Diciembre 13 *de* 1871.

Estando destinado el depósito que debe consignar en la Caja Fiscal de este departamento el arrendatario del ferrocarril de Pisco á Ica, no solo á garantizar el cumplimiento de las obligaciones de este, sino tambien á hacer las reparaciones que exija la via durante el término del contrato, siempre que el contratista no las ejecute en el plazo fijado al efecto, por lo que es necesario que dicho depósito se constituya en dinero efectivo á fin de obviar los inconvenientes que de otro modo se pudieran presentar; se dispone, que el depósito que debe consignar el que obtenga el arrendamiento del ferrocarril de Pisco á Ica, sea de cien mil soles en dinero efecti-

INSPECTOR del ferrocarril de Paita á Piura.

Lima, Diciembre 14 *de* 1871.

Nómbrase al ingeniero de Estado D. José Hindle, Inspector de los trabajos del ferrocarril de Paita á Piura.—Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

ESTACION para el ferrocarril de Ilo á Moquegua

Lima, Diciembre 15 *de* 1871.

Suspéndense los efectos del decreto de 14 de Noviembre último, por el que se ordenó que la estacion final del ferrocarril de Ilo á Moquegua se estableciese en el punto intermedio entre la antigua poblacion y la nueva del "Alto de la Villa;" y en su consecuencia, se dispone: que la mencionada estacion se sitúe en el lugar que se señaló en los primitivos trazos, levantados por el ingeniero Guido de Vigneau y que fueron aprobados en 10 de Diciembre del año anterior.—

Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA.

Del modo de proceder en la enajenacion forzada.

Art. 1513. Para que pueda disponerse de la propiedad particular en beneficio público se requiere:

1º Que se acredite de un modo indudable la necesidad que hay de tomarla, y la utilidad que la nacion ó el pueblo deben reportar (1);

2º Que se indemnice préviamente al dueño del valor de su propiedad, proporcionado no solo al que realmente tiene, sino á las ventajas que le produce.

Art. 1514. Antes de procederse al juicio debe formarse un expediente sobre la necesidad de la obra pública que exige la expropiacion forzada; y en él se manifestará con operaciones de peritos

sará la propiedad por peritos; y estando estos acordes en el valor, se extenderá la escritura, pagándose al dueño lo que importe su propiedad.

Art. 1517. Si el dueño no se conviniese en la venta, pasará el Prefecto todos los antecedentes al juez de primera instancia de la provincia en que esté situada la cosa de que se quiere disponer.

Art. 1518. El juez dará traslado al dueño para que conteste dentro de seis dias.

Art. 1519. Si el dueño se opusiere á la venta alegando que la obra no es necesaria, ó que puede hacerse en otro terreno, que no sea el suyo, recibirá el juez la causa á prueba por el término de veinte dias perentorios y con todos cargos.

Art. 1520. Concluido el término de que habla el artículo anterior, el juez oirá la parte y al ministerio fiscal, y con lo que dijeren resolverá el artículo.

El auto que el juez expida es apelable en ambos efectos.

Art. 1521. Jamas se podrá tomar la propiedad privada para destinarla á obras públicas, sino en el caso de que no haya otro sitio público ó sin dueño, en que pueda hacerse la obra.

Art. 1522. Si se ejecutoriase el auto en que se decreta la venta, el juez mandará que se tase la cosa por peritos.

Art. 1523. Aprobada la tasacion pondrá el juez todo en noticia del Prefecto; y este en la del Supremo Gobierno.

Art. 1524. Mientras el dueño no reciba el

precio, no está obligado á entregar la cosa, ni el juez lo permitirá.

Art. 1525. Si violando lo dispuesto en los artículos anteriores, se dispusiere de la propiedad privada, el dueño podrá usar de la accion del despojo ante la Corte Suprema, si se le ha inferido por órden del Gobierno, ó si este no impide el despojo causado por sus subalternos, despues de tener conocimiento de él (1).

Art. 1526. Si el despojo proviene de las autoridades políticas subalternas, el interesado ocurrirá á la Corte Superior respectiva, para que esta lo proteja: 1º incitando al Prefecto á que cumpla ó haga cumplir las disposiciones de este título, sin que entretanto pueda ocuparse la propiedad privada: 2º dando cuenta al Supremo Gobierno con los antecedentes respectivos, si fuere ineficaz la incitacion hecha al Prefecto (2).

---

(1) Concuerda con el art. 18 ins. 5º P. T.

SOBRE las ventas de bienes nacionales en épocas de Gobiernos de hecho.

RAMON CASTILLA

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, ETC.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO GENERAL DEL PERÚ.

Considerando:

Que aun cuando en rigor de justicia debieran declararse nulas las enajenaciones que hicieron Orbegoso y Santa Cruz de bienes nacionales y de otros que pertenecian á establecimientos de beneficencia é instruccion pública, á indígenas y á comunidades religiosas, no puede desatender el Congreso la buena fe de los compradores, ni dejar de proporcionar con disposiciones equitativas medios de indemnizar á los antiguos propietarios sin perjuicio de los actuales poseedores;

Da la siguiente ley:

Art. 1º Los individuos que compraron bienes nacionales desde el 15 de Julio de 1835, quedan en posesion de ellos, mientras el Gobierno les devuelve, en el término de seis años, las cantida-

des que por ellos hubiesen dado, y el valor de las mejoras necesarias y útiles que tuvieren las fincas al tiempo de su entrega. Mas si dentro de seis años no devuelve el Gobierno las cantidades y valor sobredichos, se declara á los compradores en pleno dominio de los fundos que hubiesen comprado.

2º Son nulas las adjudicaciones de bienes nacionales hechas por Orbegoso y Santa Cruz por alcances y ajustes de sueldos militares, ó en premio de servicios prestados á la conquista, á no ser por sueldos ó ajustes devengados en servicio del Gobierno nacional.

3º Los compradores de bienes pertenecientes á establecimientos públicos de instruccion, beneficencia, comunidades religiosas ó de indígenas, ó á cualquiera otra clase, que se hubiesen enajenado por Orbegoso y Santa Cruz despues del 15 de Junio de 1835, percibirán de la caja de

guo propietario ó del agente fiscal, ó de un síndico.

5º Por las ventas con lesion enormísima de los bienes de que hablan los artículos anteriores, reintegrarán los actuales poseedores para su revalidacion el déficit que de ellas resulte, quedando expedito el derecho de los anteriores propietarios para recoger sus fundos, en caso de no hacerse el reintegro.

6º Las ventas que Orbegoso y Santa Cruz hubieren hecho á censo ó enfitéusis, de la clase de bienes contenidos en los art. 1º y 3º quedan en estado de ser rescindidas ó ratificadas á voluntad de los actuales poseedores, bajo las formalidades prescritas en el art. 4º devolviéndose en el caso primero, las fincas á sus anteriores propietarios.

7º Las ventas que se hubieren hecho de dichos bienes durante la usurpacion de Santa Cruz pero cuyos valores en dinero existian en las casas de moneda, ú otras oficinas del Estado al tiempo de ser ocupadas por el Gobierno nacional, despues de la restauracion, quedan en el mismo estado de las del artículo anterior, y se les devolverá por dichas cajas á los actuales poseedores el dinero que hubieren dado por las fincas, si eligen el extremo de rescindir las ventas.

8º Las casas de moneda y demas oficinas del Estado pagarán á la caja de arbitrios el rédito del tres y dos por ciento, segun la clase del fundo rústico ó urbano vendido, por los capitales que en razon de estas ventas hubiesen entrado.

9º El Ejecutivo extenderá á todo el territorio de la República los impuestos que forman e

fondo de arbitrios, ó creará otros en los departamentos segun los consumos de cada provincia.

10. Se prohibe, bajo pena de nulidad, resarcimiento de intereses y pérdida de lo que dieren, el que alguno pueda comprar en adelante, ó tomar en adjudicacion de pago ú otra causa, esta clase de bienes, sea cual fuere la autoridad que los enajenare.

11. Quedan sin efecto los decretos, resoluciones ó leyes que se han expedido sobre las enajenaciones de bienes de que habla la presente ley.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento, mandándolo imprimir, publicar y circular. Dado en la sala de sesiones en Huancayo á 28 de Noviembre de 1839.—Lucas Pellicer, Presidente.—Jervacio Alvarez, Diputado Secretario.—Agustin Galiano, Diputado Secretario.

PRACTICAS legales observadas por el Gobierno del Perú en los contratos y concesiones de ferrocarriles, anotadas por un Compilador.

1871.

No existe en el Perú hasta ahora verdadera legislacion ordenada de ferrocarriles. Los congresos no se han ocupado en estos elementos de la pública prosperidad sino (bendígalos Dios) para otorgarles valiosas garantias que hicieran tentadora la empresa y para autorizar al Ejecutivo de manera que pudiese llevar á cabo las obras como las ha ejecutado y sigue ejecutando con el mayor teson.

El Gobierno, desembarazado así de trabas y sin mas guia que la ley comun, la razon y la justicia, no ha legislado, pues mal pudiera hacerlo en el actual ordenamiento político; pero ha creado sanas prácticas legales en el pliego de condiciones para los contratos y en ellos sentado principios cardinales que bastan para llevar adelante sin tropiezo el sistema de construccion de caminos de hierro.

Ello, sin embargo, no se ha conseguido sino á costa de la experiencia y á fuerza de ensayos que hoy nos parecen casi inexplicables. Así por ejemplo vemos que si en 1826 D. Francisco Quirós, D. Guillermo Cochrane y D. José Andres Fletcher para obtener el contrato del ferrocarril del Callao, ofrecian en halago de las opiniones de aquella época, no emplear á ningun extranjero en la construccion de la obra, para la cual mas tarde el Gobierno franqueaba los presidiarios (encerrados hoy y trabajando en la Penitenciaria;) no ha habido contrato en estos dos últimos años en que no se estipule la introduccion de extranjeros para la obra de los caminos, introduccion que en grande escala ha verificado D. Enrique Meiggs, con soberano provecho del pais, el cual ha ganado en caminos especialmente y en todo lo que de suyo da la inmigracion, considerado el asunto bajo el punto de vista de su importancia general.

A la administracion del coronel Balta se debe haber roto para siempre con la tradicion irracional y dañina que D. Francisco Quirós y sus socios reconocian y acataban en el contrato para el Callao. A propuesta de

[redacted]

contra las reglas del bien decir, no implica menor desatino en punto á ideas y derechos.

Resalta cierta ignorancia que por inocente y cándida inspira lástima en la contrata de un gobierno que como el de 1834 pactaba muy formalmente que para construir un ferrocarril pusiera el empresario 20,000 pesos de unos 25,000 que el Estado le debia y ademas su trabajo personal, valorado este á razon de 5 pesos diarios. Comparemos actitud tan primitiva con la del empresario Meiggs al frente de mas de mil millas de ferrocarril y manejando 151.000,000 de soles.

El año de 1835 se establecia en documento oficial y como axioma ecónomo-político que el ferrocarril de Lima al Callao no tenia "objeto importante" y que era "mas conveniente" la refaccion y mejora de la carretera por medio de un peaje impuesto á las mulas, caballos y burros trajineros del camino.

Diez años despues proclamaba D. Ramon Castilla como verdad inconcusa que era menos costosa la conduccion por medio de rieles y locomotoras. Aquel espíritu audaz, con tal de romper la marcha en el sentido del progreso, hizo concesiones mas que extraordinarias á los capitales para desvanecer el recelo de la ignorancia de entónces y empeñarlos en la plantificacion de un primer camino hierro. El primer paso es el que cuesta.

¿Qué diria aun aquel mismo hombre, raro en nuestras Repúblicas, si hoy viese la Hacienda pública toda entera comprometida en enlazar entre sí los puntos mas lejanos del Perú?

Pero ni el mas asustadizo y cosquilloso patriotismo se resienta al recuerdo de lo pasado en la infancia de las empresas ferrocarrileras; que esta no es la historia del Perú solamente, sino la historia de la humanidad. En Inglaterra ha sucedido lo mismo; lo mismo en Fransia.—Bélgica debe su sistema pasmosamente fecundo

de ferro carriles á la decision inarredable de un sabio y que se los impuso, como si se dijera de por fuerza. Si aquí hubo un dia la necesidad lastimosa de expedir decretos para avasallar á los que en ódio al ferrocarril causaban daños á sus constructores, esos decretos pudieran haberse copiado de los que la Gran Bretaña con 19 siglos de mayor experiencia y á despecho de toda la civilizacion del siglo XIX en que vivimos, tuvo que dar con el mismo objeto. En todas partes se cuecen habas, diré abusando de una licencia que antepone la verdad á la forma.

Mr. August PERDONNET, administrador del ferrocarril del Este en Francia y del ferrocarril del Oeste en Suiza—en obra publicada por el editor Lacroix en su inapagable *Biblioteca de las Profesiones industriales y agrícolas*, dice lo siguiente:

"En Inglaterra, fué donde se vieron los primeros caminos de hierro y las primeras locomotoras. La primera vía de esta especie se estableció en los alrededores de Newcastle el año de 1650, pero solamente para tiro de caballos y trasporte de carbon de piedra; hasta 1829 no funcionó la locomotora en el camino de Darlington á Stockton, aun cuando verdaderamente no se

— IX —

"La apertura del camino de Liverpool á Manchester contestó victoriosamente á los detractores del ferro-carril.

"No se crea, sin embargo, que la conversion fué general: los dueños de canales, los agricultores y muchos otros hombres cerraron los ojos ante la luz y hasta cierto tiempo negaron la evidencia.

"El mismo *Parlamento* inglés se manifestó hostil á los caminos de hierro."

¿Podrá creerse que solo en 1842 se decidió el duque de Wellington á viajar en ferrocarril y eso porque le habia impresionado mucho la muerte de su colega Mr. Huskisson, causada por una locomotora?

La reina Victoria no se atrevió á viajar sobre los rieles hasta el año de 1843, quince años despues de establecida en sus dominios la locomotora.

Sir Robert Peel, por el contrario, se apoderó al instante de la idea y aconsejó su adopcion, *para que la Gran Bretaña conservara su rango y superioridad en el mundo.*

Inglaterra se cubrió de ferrocarriles y á eso le debe el haberse puesto á la cabeza de las naciones industriales.

En *Francia* el año de 1832, dice el francés Mr. PERDONNET, se me calificó de insensato, porque al instalar el curso de la Escuela Central, anuncié la inmensa revolucion que el establecimiento de los caminos de hierro produciria en nuestro comercio, en nuestra industria y en nuestras costumbres, revolucion que comparé con la que produjo en su dia el descubrimiento de la imprenta. Dos años despues, en 1834, un miembre del ministerio francés á su regreso de Inglaterra, sostuvo en la tribuna que los caminos de hierro servirian apenas de pasatiempo á los curiosos de la capital ó cuando mucho, de medio de trasporte en algunos casos excepcionales. "Hoy, decia, no hay en Francia sino

ocho ó diez leguas de camino en construccion y por mi parte me daria por muy bien servido si me viniesen á anunciar que se harán cinco por año. Es necesario tocar la realidad, pues aun dando de barato el mejor éxito á esos caminos, su resultado no será lo que se ha supuesto."

Mr. Navier estudió un camino de Paris á Ruan; pero, "la traccion de este camino no se podria hacer sino por medio de caballos."

En 1834 y en la misma Escuela de Puentes y Calzadas, se dió un curso sobre caminos de hierro y se preconizaron tambien los caballos. Nada de locomotoras!

Un Ministro de Hacienda sostuvo que el alto precio del hierro en Francia serviria de invencible obstáculo á la propagacion de los caminos. ¡Como si los rieles fueran el costo principal de estas vias de comunicacion!

Un ilustre sabio se espeluznaba con la idea de los subterráneos que seria preciso atravesar siguiendo el trazado de los caminos. "Se ha de encontrar en los tuneles, decia, una temperatura de 8 grados de Reaumur, cuando se acaba de pasar por otra de 40 ó 45, y yo afirmo sin titubear que en esa transicion las personas sudadas se harán de fluxiones, pulmonías, pleuresias y catarros."

Un diputado de los Alpes objetaba los caminos "por que el terreno se desmoronará en nuestras montañas."

Para llegar al punto de adelanto actual hemos tardado menos que muchas otras naciones, infinitamente mejor dotadas que esta, y si Bélgica debe á un Leopoldo I su importancia comercial y gracias á su sistema ferrocarrilero vive del enlace aduanero y del empalme de carrileras que tiene establecido con las demas naciones, el Perú no ha sido menos feliz en crear y desarrollar los elementos de su estabilidad y progreso "robando sesenta millones á la revolucion" y aprovechan-

do los postrimeros recursos de una dádiva providencial en hacer algo que ni las revoluciones mismas pudieran detener, mucho menos destruir, si por ventura ese algo no las hubiere cerrado ya todas las puertas de la patria.

Para tamaña conquista, no ha preexistido, segun va dicho, otra cosa mas que la ley creadora, por la cual se autorizó al Ejecutivo para hacer los caminos, sin darle norma ni regla de ninguna especie. La ley fué un verdadero *Fiat* genésico, que si tenia la ventaja de no imponer trabas, tambien dejaba al apoderado sin luz ni pauta en la ejecucion de un plan demasiado vasto y complicado para no andar sujeto á instrucciones mas determinadas.

El Ejecutivo en tales circunstancias, ateniéndose á la buena fe, siguió únicamente su inspiracion y aunque al principio—hasta 1867, como dice un compilador de la historia de los ferrocarriles peruanos, * los trabajos materiales para su plantificacion no se hallaron mas adelantados que diez años antes, cuando se consideraba que el primer ferrocarril de la República no tenia objeto importante, luego vino quien sin gastar parola, hizo obra y dedicó el tesoro nacional á la construccion de los caminos de hierro.

El método seguido para llevar á cabo lo que se ha ejecutado y se ejecuta, no se encuentra en ninguna ley ni reglamento; pues hasta la fecha no existe ni una ni otra cosa, ni mas guia que los anteriores contratos y concesiones, en los que ciertamente se ha procurado observar una sola norma, aun cuando difieren en muchos puntos esenciales.

Por regla general se ha pactado, verbigracia, que el privilegio exclusivo de un camino sea de 25 años y la explotacion total de 99 antes de pasar á ser propiedad

* Luis Cisneros.

del Estado; que á toda concesion acompañe la exencion del pago de derechos de Aduana, de servicio militar y municipal y de contribuciones.

Al mismo tiempo se observa (y tambien va de ejemplo) que únicamente á la compañia del ferrocarril del Cerro de Pasco se le ha declarado responsable de los daños y perjuicios causados á los pasajeros y sus propiedades; que el entreriel ó ancho de las carrileras varia tanto en el tamaño cuanto en la denominacion de la medida, debiendo ser de 1.70 *milímetros* en el ferrocarril de Cerro Azul á Cañete, y de 3 ½ *piés* en el de Pisagua á Sal de Obispo, mientras que al de Eten á Lambayeque (hoy hasta Ferriñafe) no se le prescribió ningun tamaño de entreriel.

En ciertos contratos se han tenido presentes condiciones que en otros se han pretermitido; tal es el derecho de cruzar una línea privilegiada que el actual Ministro señor Santa Maria ha hecho insertar en todas las concesiones de su época; pero á la vez se ve que en poquísimos se han puesto cláusulas tan necesarias al crecimiento de los caminos de hierro, como la de que se pueda, no obstante el privilegio, abrir ramificaciones á una línea que las merezca y sean pedidas por algun interesado.

Minas, canteras, antigüedades y fósiles se ha reservado para sí el Gobierno; pero no en todos los contratos.

En una palabra, no hay sistema, no hay unidad ni una pauta que pueda llamarse general.

Y la unidad necesaria en todo, es en capítulo de ferrocarriles esencial para su manejo, esencial para su sostenimiento, y esencial para su desarrollo.

Al recopilar, como se hará en la presente coleccion, todas las disposiciones vigentes sobre ferrocarriles, con el órden que permitan su variedad y actual diseminacion, se establecerá por lo menos una base sobre

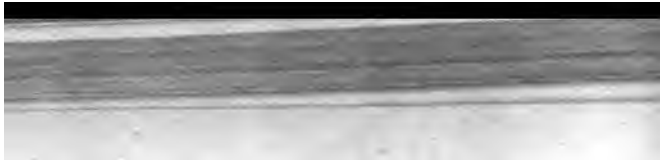
la cual se funde el sistema que ya es indispensable, atendida la vasta importancia que han tomado las vias férreas.

Tal es el objeto de este engorroso trabajo, su único mérito, su sola pretension, pues la idea misma corresponde á D. Enrique Meiggs, que por tener un libro de referencia, encargó el presente.

Sucederá que las reglas, como resultado de la práctica, se desprenderán de los contratos; que citando los adecuados, se facilitarán el estudio y la aplicacion de aquellas, y finalmente, que será mas hacedero llenar los vacios existentes y que pueden encontrar remedio en los usos y leyes de otras naciones, mientras se sanciona una Ley y un Reglamento de Ferrocarriles.

Esto dicho, manos á la obra y ojalá en ella solo se vea la buena voluntad del—

COMPILADOR.



HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DEL PERU. *

LIMA Y EL CALLAO.

En 13 de Mayo del año de 1826 presentaron al Gobierno Supremo los señores D. Juan Begg y D. Francisco Quiroz una solicitud para que se les permitiese la construccion de un camino de hierro entre la capital y el puerto del Callao.

El Gobierno acogió la idea y para llevarla á cabo de la manera mas equitativa, mandó publicar el aviso de que admitiria proposiciones en el plazo de *ocho dias*, otorgando la preferencia al mejor postor.

Fuéronlo D. Francisco Quiroz, D. Guillermo Cochrane y D. José Andres Fletcher, á cuyo favor se expidió la concesion solicitada, bajo las bases de que harian el camino en 18 meses de aquella fecha; cargarian solamente tres cuartas partes de los fletes que se pagaban entónces, calculado el término medio en los últimos diez años; toda persona ó propiedad del Gobierno transitaria sin gravámen, con tal que no se ocupase por tal medio la mitad de los carros; la cuarta parte de las acciones se venderia al público; las máquinas y demas efectos para el camino pagarian únicamente un 2 ½ por ciento de derechos de aduana; despues de diez años de explotacion se abonaria al Gobierno un 5 por ciento de las utilidades; y á los treinta años el camino pasaria á ser propiedad pública.

* Me complazco en dar las gracias á mi amigo el Dr. D. Mariano Felipe Paz-Soldan por los datos que con la mayor bondad y constancia me ha suministrado.

Por la cláusula 6ª se comprometian ademas los empresarios á no emplear extranjeros ni para la construccion ni para el servicio del camino, excepto en su parte científica.

Por la cláusula 8ª el Gobierno concedia "un bill ó "patente para que el camino que ellos fabricasen, sea "el único de su clase que deba y pueda existir del Ca- "llao á Lima por 30 años."

La cláusula 3ª dice textualmente: "La construccion "de este camino no envuelve una obligacion de que "por él sean forzados los propietarios á conducirse á sí "y á sus mercaderías."

Los señores que firmaron cláusulas tan inocentes como la anterior, no cumplieron ó no pudieron llevar á cabo el contrato para el camino de hierro.

El ciudadano Luis José Orbegoso, General de Division y Presidente provisional de la República, con fecha 2 de Marzo de 1834, decretó la construccion de un camino de fierro entre Lima y el Callao, concediendolo á D. [illegible], quien pondria para ello 20 de los 25,000 pesos que el Gobierno le debia como empresario del [illegible], los cuales ganarian 6 por ciento; pondria además su trabajo personal como artesano de la obra ganando 5 pesos diarios. Para satisfacer tan enormes sumas se creaba un derecho de peaje, á saber: un

y servido por vapor, hecho fuera de la carretera, en dos años de plazo, despues de examinados los planos, con privilegio y dando participacion al Estado en sus productos—tanto, en resúmen, queria el entonces Presidente de la República, quien señalaba el plazo de 60 dias para admitir propuestas.

(En Febrero 28 de 1846, oidos el parecer fiscal y el del Consulado, se desechaba la que hizo D. Juan Nugent Rudall, por no estar conforme con las bases establecidas.)

Hicieron proposiciones D. Manuel Argumanis y D. Guillermo Wheelwright y—

En 1847 (Abril 17) desechada la propuesta de Argumanis, se admitió la de D. Guillermo, á quien se otorgó privilegio exclusivo por 12 años, cuatro meses para estudios, 50 años de usufructo, con calidad de entrega luego despues á la nacion, cuyo Gobierno podria comprar el camino á los diez años de establecido, pagando el precio primitivo de las acciones y un 50 por ciento de premio. El Gobierno cedia todos los terrenos públicos por donde pasara la línea, concedia á la compañia 15 por ciento de ganancia sobre su capital y dividiria con ella todo exceso sobre aquella base, imponiendo al contratista una multa de $ 25,000 para el caso de no cumplir con el contrato.

Mr. Wheelwright no prestó la fianza y en 26 de Mayo de 1848 se declaró caduca su contrata por tal motivo. El 21 de Octubre del mismo año el señor Ministro Dávila publicó una nueva convocatoria que dió por resultado, el 18 de Noviembre siguiente, la proposicion de los señores D. Pedro Gonzalez Candamo y D. Manuel Vicente Oyague y Hermano, que el Gobierno aprobó el dia 6 de Diciembre:—

25 años de privilegio, 99 de propiedad que luego pasará al Gobierno, *terminus* gratuitos, 12 meses para empezar y 3 años para concluir la obra, auxilio de 200 ó 300 presidiarios para trabajar, importacion gratis de máquinas y efectos, exencion de contribuciones y de servicio militar, reembolso de todo gasto con 1 por ciento de premio en caso de trastorno, y una tarifa de 4 reales en primera, 2 en segunda y $ 4.50 por tonelada—tales fueron las condiciones favorabilísimas con

que se hizo la concesion del primer ferrocarril que se llevó á cabo en el Perú y que ha producido una renta verdaderamente prodigiosa, atento el capital que se invirtió en la empresa.

A esta proposicion de D. Pedro G. Candamo, no hay mas que añadir sino que en 22 de Octubre de 1849, siendo Ministro el señor Mar, se expidió un decreto mandando proteger á los ingenieros y demas trabajadores del camino contra los individuos que se oponian á los trabajos, quitaban las señales ó destruian las obras; á cuyo efecto las autoridades de Lima y el Callao debian colocar en la línea piquetes de policia que la vigilasen y prestar á los agentes de la obra los auxilios convenientes.

LIMA A CHORRILLOS.

En 23 de Diciembre de 1851 participaban los Presidentes de ambas cámaras al Poder Ejecutivo que el Congreso habia tenido á bien autorizarle para contratar el establecimiento de un ferrocarril entre Lima y Chorrillos.

El Ejecutivo mandó cumplir esta ley el 24 de Diciembre y en 1.º del mismo mes, pero del año de 1855, estableció las bases para la construccion del ferrocarril;

[redacted]

El Gobierno explicó que la exencion de contribuciones se entendia por 80 años y ofreció facilitar á la empresa el trabajo de los presidiarios de la capital ú otros, que no pasasen de 80 diarios.

Don Juan Gallagher ofreció mejorar la propuesta de los hermanos Barreda, pero no lo hizo y el 29 de Diciembre de 1856 se aprobó ésta definitivamente.

Hoy corre el camino por cuenta de una sociedad anónima.

Nada nuevo hasta 1867, época en que apareció la *Memoria sobre* proyectos *de ferrocarriles, escrita por D. Luis Benjamin Cisneros y publicada por órden de la Honorable Cámara de Diputados.* Tomo cuanto escribió D. Luis y le agrego lo mucho que se ha hecho despues, en la siguiente historia de los ferrocarriles. Resultan existentes los caminos de hierro de Lima al Callao, de Lima á Chorrillos y de Arica á Tacna, y diez y seis que el señor Cisneros califica de promovidos y constan en el siguiente—

CUADRO DE LOS FERROCARRILES EN PROYECTO.

1867.

AÑOS	DE	A	DEPARTAMENTOS.
1850	Lima.....	Jauja.....	Lima—Junin.
1859	Pisco.....	Ica.....	Ica.
1860	Mejia.....	Arequipa	Arequipa.
1864	Chimbote ..	Huaraz	Ancachs.
Id.	Pisagua....	Sal de Obispo.	Moquegua.
Id.	Pacasmayo.	Cajamarca ...	Libertad y Cajamc[a]
Id.	Cerro.....	Pasco.....	Junin.

— XXI —

CALLAO.

(EN LA CIUDAD.)

En 17 de Noviembre de 1868 se concedió á D. Guillermo de Coursey permiso para una via férrea destinada á un establecimiento suyo de ferreteria en el Callao, atravesando la calle del General Gamarra; por esta última circunstancia se puede considerar interesado el público, pues en la actual compilacion no van incluidos los ferrocarriles de particulares, si los han hecho dentro de sus fundos y para su uso exclusivo, como por ejemplo el ferrocarril de—

CERRO AZUL A LA QUEBRADA Y CASA BLANCA

que D. Enrique Swaine mandó construir para beneficio de sus haciendas y tiene 4 millas de extension.

LIMA A LA MAGDALENA Y A BELLAVISTA.

Don Pedro Telmo Larrañaga propuso en 30 de Agosto de 1867, construir un ferrocarril de Lima á la Magdalena, y de este punto á Bellavista con privilegio por solo doce años y sin garantia por parte del Estado.

Sustanciada esta solicitud, el Gobierno decretó en 16 de Setiembre de 1867, que se provocáran propuestas dentro y fuera de la República para la adjudicacion de esta empresa, por el término de cuatro meses, contados desde el dia de la publicacion del decreto (21 de Setiembre de 1867.)

Las bases que el Gobierno fijó para dichas propuestas son las mismas presentadas por Larrañaga, con algunas ampliaciones. Ademas de las cláusulas generales, se establece que el camino pasará á la propiedad del Estado á los setenta y cinco años de explo-

tacion. La Empresa tendrá el derecho de extender la línea hasta el Callao, cuando espire el término del privilegio concedido á la actual Empresa entre Lima y ese puerto. Los trabajos comenzarán diez y ocho meses despues de firmada la escritura, caducando el contrato en caso contrario, y terminarán un año despues, so pena de una multa de $ 30,000, cuya fianza se otorgará. Cada uno de estos plazos puede prorogarse por tres meses. Bastan tambien seis meses de suspension del trabajo para que caduque el contrato.

Como hay un camino de hierro, actualmente en explotacion entre Lima y Bellavista, la tarifa designada tiene una importancia especial. El máximun del pasaje de 1ª clase de un extremo á otro de la línea, será de 20 centavos. El trasporte intermedio será proporcional al número de millas recorridas.

La Empresa podrá formar una compañia con el carácter de nacional bajo la denominacion de "Compañia de ferrocarriles de Lima, Magdalena y Bellavista." Los propietarios no podrán trasferir jamás sus derechos sin consentimiento del Gobierno.

La falta de cumplimiento de una sola cláusula del contrato bastará para que el Gobierno pueda declararlo roto, imponiendo á la Empresa una multa de 4,000 soles, por la cual responderán tambien los fia-

valle de Huacho y Huaraz, y de las ramificaciones convenientes á cualquier punto y á cualquier lado de la línea primitiva en los mismos valles, inclusive los puntos de la costa entre el Callao y Huacho. El Gobierno accedió á esta solicitud por decreto de 19 de Agosto de 1867.

Ademas de las cláusulas generales, se estipula que el ancho de la via será igual al del de las líneas de Lima al Callao y á Chorrillos. Se reconoce la facultad de crear una compañia anónima en el pais ó en el extranjero, y la transferencia de derecho solo puede hacerse con consentimiento del Gobierno. El privilegio es solo para la línea hasta Chancay y por 25 años; la propiedad pasará al Gobierno á los 99.

Los trabajos comenzarán diez y ocho meses despues de la concesion, (Febrero de 1869), sin que en su curso puedan suspenderse por mas de un trimestre, y terminarán hasta Chancay dos años mas tarde, (Febrero de 1871,) sin que se haya exigido fianza. El máximun de la tarifa de pasajes será, por milla, cinco centavos para los de primera clase y tres centavos para los de segunda. La de fletes será uno y medio centavos por milla y por quintal; y en cuanto á la del ganado no excederá del costo actual.

Esta concesion, como la de Cerro Azul á Cañete, la de Eten á Lambayeque y la de Pimentel á Chiclayo, está unida á la de construir muelles en los puntos de la costa en que tocare. A ninguna de estas empresas se ha concedido garantia de intereses sobre los capitales que inviertan.

El 21 de Julio de 1868, siendo Ministro el señor La-Fuente, se aprobó el traspaso hecho de este camino en 5 de Setiembre de 1867 por D. Modesto Basadre en favor de una compañia anónima representada por D. Waldo Graña.

En 17 de Setiembre de 1868 (Ministro señor Garcia Calderon) á solicitud de D. Waldo Graña, representante de la Compañia del Ferrocarril de Lima á Chancay, se accedió á la concesion de un préstamo de £ 250,000 en bonos del empréstito de 1865, quedando por cuenta de la Compañia la negociacion y servicio de amortizacion é interes. La Compañia deberá construir el ferro-

carril de Lima a Huacho y sus miembros **D. Nicolás Rodrigo, D. Emilio Aldaus, D. José J. Canevaro, D. Mariano Espantoso y D. W. Graña serán individualmente responsables de la inversion de las £ 250.000 y del servicio de sus bonos, quedando hipotecado el ferrocarril de Lima a Chancay.**

El 19 de Abril de 1870, previo informe del ingeniero D. Gerardo Backus, se dispuso (por el señor Secada) abrir al tráfico la seccion de este camino hasta Ancon. La locomotora "El Caballito" la habia recorrido á razon de *veinte y seis millas* por hora.

El 28 de Agosto de 1879 el Gobierno tomó acciones de la Compañía por valor de 1.500,000 soles entregandolas á cuenta del saldo de la Compañía al Gobierno por saldo de la deuda anterior. El resto se entregó en efectivo.

El dia 17 de Diciembre de 1870 inauguró este ferrocarril de Lima a Chancay el Excmo. señor Coronel D. José [illegible] Presidente de la República.

[illegible] A CLERO DE PASCO.

En el Año de 1879 se concedió á D. Federico

Los Tribunales peruanos resolverán todas las cuestiones que se susciten.

Estipúlase el derecho de cruzar la línea.

En 28 de Enero de 1870 se aclaró que el empresario Blume disfrutará el privilegio por 25 años; que el ancho de la via será de 2 piés 6 pulgadas y que la compra de la empresa no se hará sino por mútuo acuerdo.

CHIMBOTE Á HUARAZ.

Al mismo tiempo que para la línea de Pacasmayo á Cajamarca, y por la misma resolucion, autorizó el Congreso al Ejecutivo en 8 de Noviembre de 1864, para que contratara la construccion de un ferrocarril de Santa á Huaraz con la garantia del 7 por ciento.

Por sí y en representacion de otros se presentó entonces al Gobierno D. Juan Edmonson solicitando la concesion de esta contrata con la garantia acordada. El Gobierno resolvió en 7 de Diciembre de 1864, en iguales términos que en la propuesta para la linea de Pacasmayo á Cajamarca, designándose un año para concluir el trazo preliminar con 3,000 pesos de fianza.

Segun la opinion de los ingenieros, el ferrocarril debe partir del Ferrol, punto generalmente designado como el del puerto mas abrigado, defensivo y hermoso que puede crearse en nuestra costa; seguirá por la pampa de Chimbote; cortará la cordillera por Macata y el Temple; pasará por el valle de Santa, tocando en los pueblos de Mato y Caraz, donde cortará el rio; é irá por Yungay, Mancos, Carhuaz y Tarica hasta Huaraz.

El Congreso Constituyente de 1867 autorizó al Ejecutivo, por resolucion de 10 de Julio, para que á la mayor brevedad posible haga continuar los estudios científicos de esta linea; el Ejecutivo se apresuró á poner el cúmplase á esta resolucion.

Por decreto de 18 de Noviembre de 1868, considerando que habiéndose hecho por la compañia que representa D. Juan Edmonson, el estudio preliminar del ferrocarril que partiendo del pueblo de Chimbote llegue á la ciudad de Huaraz, en virtud de la autorizacion que se le concedió por supremo decreto de 7 de Diciem-

bre de 1861: y resultando de esos estudios y del informe del ingeniero D. Estéban S. Crosby que el camino es practicable y de grandes y positivos resultados para la industria y comercio en todo el departamento de Ancachs, por los muchos y valiosos productos que tiene en minerales y otros artículos para la exportacion: de conformidad con el dictámen del señor Fiscal (quien reproduce el informe de la Direccion de Obras Públicas;) *se dispuso* proceder al trazo definitivo, nombrando el empresario un ingeniero con sus ayudantes para que en union del ingeniero del Gobierno procediesen á trazar el cuadro definitivo, conforme al decreto de 7 de Diciembre de 1864.

En 17 de Febrero de 1869 se reconoció á D. Enrique Meiggs como cesionario de esta empresa.

Don Enrique Meiggs nombró al ingeniero D. E. Malinouski y el Gobierno a D. José Kindle para efectuar los estudios definitivos.

Se mando sacar á remate este camino, en aviso del 15 de Febrero de 1871, señalándose el 15 de Abril para recibir las propuestas.

No produjo mas efecto la convocatoria sino la presentacion de D. José Bianchi que se comprometió á hacer el camino por 30.000,000 de soles, oferta que si bien [redacted]

de ingenieros lo encontró exacto, con cortas diferencias, y entonces se citó á otro remate, bajo las dos bases de via ancha y via angosta.

Concurrieron los señores Valdeavellano y Derteano pidiendo por la primera 33.250,000 soles y 24.750,000 por la segunda. Los señores Correa y socios propusieron construir la via angosta por 24.950,000.

Con estas proposiciones á la vista se resolvió en 24 de Octubre aceptar la propuesta de Valdeavellano y Derteano, con las condiciones de empezar el trabajo 30 dias despues de firmada la contrata y terminarlo en 6 años, so pena de rescision por una suspension de cuatro meses. Garantizan la obra por dos años; la entregarán por secciones, dando el muelle con la segunda seccion; usando del puerto de Chimbote en los desembarcos para la obra, con exencion de derechos y los demas privilegios que á la fecha son comunes á todos los ferrocarriles. Precio: 24.000,000 pagaderos á razon de 5 soles la libra en proporcion á los trabajos hechos, y con un adelanto de 4.500,000 para compras y el pago de facturas de Chile, San Francisco y Lima. El contrato señala la suma de 30,000 soles como multa de los empresarios en cada mes que excedan el plazo prefijado, ó como prima si se á dicho plazo se adelantaren.

HUACHO A HUARAZ.

En 14 de Febrero de 1871, siendo Ministro el señor Coronel Santa Maria y teniendo en consideracion que es de gran utilidad para el desarrollo del comercio y para establecer sólidamente la unidad política de la República, ligar la capital á las provincias por medio de vias férreas: que el importante Departamento de Ancachs ha sido objeto de estudios mandados hacer por el Gobierno para la construccion de un ferrocarril que facilite su tráfico y la exportacion de sus valiosos productos: que ese fin podria obtenerse con mejores frutos, si se uniese por una línea férrea, la capital de aquel Departamento con la ciudad de Lima, llamada á ser el centro de una red de ferrocarriles que la unan á

los diversos puntos de la República; que estando construido el ferrocarril de Lima á Chancay y en via de construccion el de Chancay á Huacho, debe examinarse la conveniencia de prolongar este camino hasta la ciudad de Huaraz; *se resolvió* que se procediera á hacer los estudios de un ferrocarril de Huacho á Huaraz pasando por Pativilca ó Sayan, para que en vista de ellos pueda el Gobierno apreciar la facilidad y conveniencia de esa via, y adoptar la que sea mas ventajosa á los intereses fiscales y al desarrollo de la riqueza pública. En el presupuesto del bienio se consideró la cantidad de 20,000 soles para atender á los gastos que demandan dichos estudios.

En Febrero 17 de 1871 se nombró una comision compuesta de los ingenieros de Estado D. Eduardo Havich y D. Henry Winteringhan, para que inmediamente procedan á hacer los estudios del ferrocarril, entregándose á dicha comision por la caja fiscal de Lima, la suma de 5,000 soles mensuales hasta el completo de los 20,000 soles asignados para los gastos que ocasionen los referidos estudios.

HUACHO A PUENTE COCHAS

— XXIX —

HUACHO A LAMBAYEQUE.

El 22 de Enero de 1869, siendo Ministro el Dr. Gálvez, se autorizó á D. Andres Alvarez Calderon para hacer los estudios preliminares de un ferrocarril de Huacho á Lambayeque, en los mismos términos por su resolucion de 21 de Setiembre de 1868 se señalaron á D. Enrique Meiggs para los estudios del ferrocarril de la Oroya.

No ha presentado los estudios.

LAMBAYEQUE A MOTUPE.

En 25 de Enero de 1871 se autorizó á D. Mariano Pastor Sevilla para estudiar un ferrocarril que saliendo de Lambayeque ó Ferreñafe, pase por los pueblos de Mochumi, Illimo, Pacora, Jayanca y Motupe; á condicion de que si no resultase rematador, le pague el precio de los estudios quien remate la construccion del camino.

PISCO A LIMA Y PACASMAYO A LAMBAYEQUE.

[PROPUESTA DE MEIGGS * BATES Y C?]

Cuando á principios de 1864 regresó á la capital la comision que acababa de efectuar el trazo preliminar del ferrocarril de Lima hasta la Oroya, mandó el Gobierno que, organizada como estaba, pasara á efectuar los estudios necesarios para una línea de Pisco á Lima.

Dichos estudios tuvieron lugar, y el ingeniero D. S. Derrit Backus presentó terminado, poco despues, el trazo preliminar, aunque no el presupuesto. Este trazo se encuentra en el archivo de Obras Públicas.

* Este "Meiggs" no es D. *Enrique*—N. del A.

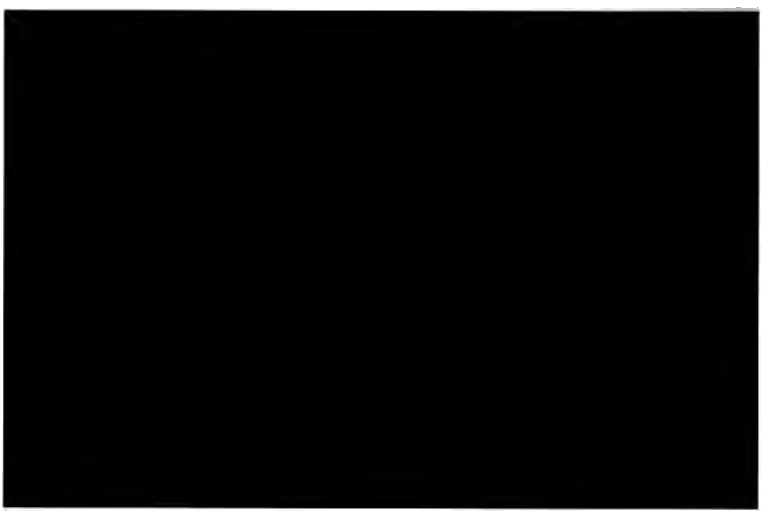
— XXX —

Don Enrique Meiggs, empresario del ferrocarril de Valparaiso á Santiago, y de Santiago á Talca, en Chile, se dirigió á S. E. el 12 de Diciembre de 1865, desde aquella capital, manifestándole que D. Francisco de Paula Vicuña, venia al Perú con ámplios poderes de su parte para contratar la construccion de los ferrocarriles que el Gobierno proyectara en la República. El Gobierno contestó á este aviso invitando á Meiggs á que se trasladase en persona á la capital.

A nombre de Meiggs, asociado á Bates y C.ª, se sometió despues á la consideracion del Gobierno, con fecha 10 de Abril de 1867, una propuesta en que se compromete á construir por contrata ó por administracion, los ferrocarriles siguientes:

De Mejia á Arequipa, por.....	S.	7.800,000
De Pisco á Lima.....	«	8.200,000
De Pacasmayo á Lambayeque.....	«	3.000,000
	S.	19.000,000

Esta propuesta se halla mancomunada con la de construir al propio tiempo muelles de hierro en



El ancho del ferrocarril de Mejia á Arequipa será el de 3 ½ piés, y los rieles de 40 libras por yarda lineal.

Las líneas de Pisco á Lima y de Pacasmayo á Lambayeque tendrán el ancho de 4 piés 8 pulgadas (1 m. 9 cs.), y la construccion será igual ó mejor á la establecida entre Lima y Chorrillos.

En concepto de los proponentes bastaria el término de cuatro años para ejecutar todas estas obras.

La propuesta indica que el capital necesario puede sacarse del fondo del empréstito de 1865 reservado para obras públicas, gastando solo la suma de diez ó doce millones en efectivo y consiguiendo el resto por medio de una hipoteca de los mismos ferrocarriles y muelles con sus entradas, una vez invertida la mitad del costo total presupuestado.

El Jefe de la Seccion de Obras Públicas informó en 7 de Mayo de 1867 haciendo notar que el ancho de solo 3 ½ piés proyectado en la propuesta para el ferrocarril de Arequipa, se separa del sistema de construccion conocido hasta ahora en el pais; pero manifestó que era muy conveniente el que dicho sistema, implantado en otros paises, se ensayara en el Perú adaptándolo para la indicada línea. En cuanto á la propuesta misma, pidió que Meiggs Bates y C.ª, hicieran las especificaciones que en ella ofrecian y que determinaran la fianza de que hablaban.

Meiggs Bates y C.ª, se apresuraron á trasmitir al Gobierno, el 12 de Junio de 1867, esas especificaciones, limitándose á solo los ferrocarriles de Pisco á Lima y de Mejia á Arequipa. Dichas especificaciones se refieren únicamente á la cantidad y clase de carros, y á las estaciones, estanques y demas elementos de explotacion de ambas lineas.

Los trazos finales estarán terminados en cuatro meses, y la primera construccion que se llevará á cabo será la de Pisco á Lima.

Exigen, ademas, que el Gobierno deposite en Lóndres diez millones de pesos de los bonos reservados del 65, dando órden inmediata de que por lo pronto se realicen tres millones. El Gobierno nombrará un ingeniero para que vigile los trabajos y examine los pedidos

que se hagan al extranjero por determinacion del de la Empresa, resolviéndose las diferencias por un tercero. Los empresarios girarán por el valor de estos pedidos á cargo de la casa depositaria, á treinta dias vista, cuando la factura de remision haya llegado á Lima y con el *Visto Bueno* del Ministerio de Hacienda. Como fianza proponen la retencion en la casa depositaria de un 5 por ciento sobre el valor de cada factura. En caso de que el Gobierno prefiera el encargarlos de estas obras por administracion, exigen tambien una comision de 5 por ciento.

Este expediente se halla en quedó de sustanciacion.

PISCO A LIMA Y A PACASMAYO.

Muy respetables casas de esta capital elevaron al Gobierno, en 26 de Setiembre de 1867, una propuesta con un conjunto de bases preliminares para encargarse de la construccion de un ferrocarril litoral, que partiendo de Pisco se dirija á Lima, siga hácia el Norte, cruce el departamento de Ancachs y vaya hasta Pacasmayo. Los peticionarios manifiestan la inmensa importancia de esta obra, haciendo presente que el ferrocarril recorreria toda la porcion del territorio mas

La Empresa gozará de privilegio exclusivo por 25 años, y comenzará los trabajos un año despues de firmada la contrata, terminándolos en un plazo que se señalará entónces.

Con los productos netos de la línea, una vez en via de explotacion, se pagarán los intereses del capital, de la manera siguiente: al empréstito levantado en Europa el 7 por ciento y su fondo de amortizacion, indeterminado aun; á cinco millones del capital nacional el 9 por ciento; y con el resto se reembolsará al Gobierno el capital que presta y sus intereses á razon del 5 por ciento.

Bastará, pues, que esta línea produzca el 8 por ciento para que pueda llenar todos sus compromisos.

Firman esta propuesta los siguientes capitalistas: Cotes y Althaus, Delgado hermanos é hijos, Pedro Denegri, J. de La-Riva-Agüero, Pablo de Vivero, José Mansueto Canaval, T. B. Goyburo, Ramon Aspillaga, J. Domingo Castañeda, Nicolas Rodrigo, José Canevaro é hijos, Miceno Espantoso, José Vicente Oyague y Valdeavellano y C.ª

Esta propuesta quedó, como otras, en curso de sustanciacion.

ETEN A LAMBAYEQUE.

A solicitud de D. José A. Garcia y Garcia se le concedió en 3 de Julio de 1867, privilegio para establecer una línea férrea del puerto de Eten á Chiclayo, pasando por Moncefú, y autorizacion para extenderla hasta Lambayeque, con las ramificaciones convenientes, hasta cinco leguas de la misma línea.

Ademas de las cláusulas generales, esta contrata estipula la facultad de crear dentro ó fuera del pais una sociedad que tendrá siempre el carácter de nacional. El privilegio es por veinticinco años, y la propiedad pasará al Gobierno á los noventa y nueve. No hay garantia por parte del Estado. Esta es la única contrata en que no se ha fijado el ancho de la via; pero se han exigido la solidez y demas condiciones de los Estados Unidos y Europa.

El costo del pasaje de 1ª clase será de cinco centavos por milla y el de 2ª de tres centavos: la tarifa de fletes se establecerá despues con acuerdo del Gobierno sin que pueda exceder de los precios actuales.

Los trabajos deben comenzar dos años despues de la concesion (Julio de 1869), y terminar en cuátro mas (Julio de 1873), sin que se haya exigido fianza.

La Empresa solicitó posteriormente del Gobierno que se declarara tambien privilegiada la prolongacion de la línea de Lambayeque á Ferreñafe, bajo las mismas condiciones. El Gobierno accedió á esta soilcitud por resolucion de 19 de Agosto de 1867.

Por suprema resolucion de 19 de Octubre de 1867, se ha concedido permiso al contratista Garcia y Garcia, para trasferir la empresa á una sociedad organizada en esta capital y compuesta de los señores Cotes y Althaus, Delgado Hermanos é hijos, Tomás Lachambre y Cª y Canevaro y Cª

Esta línea, que se encuentra ya casi concluida, gracias á la inteligencia y esfuerzos de su promotor el señor D. José Antonio Garcia y Garcia, no ha ofrecido novedad histórica sino la de haberse decidido á favor del señor Garcia el conflicto que presentaba su concesion con la hecha el 7 de Julio de 1868 á favor de D. Juan Cossio para el ferrocarril de Pimentel á Chiclayo. Con motivo de esta resolucion dirigió el Ministro de

sus estaciones en Eten, Monsefú, Chiclayo y Lambayeque.

"La línea está estacada con sus gradientes, y de Chiclayo debe partir un ramal en direccion á las haciendas de Tumá, Patapo y Pucalá. En esta parte hay estacadas con sus gradientes, ocho millas.

"Desde el puerto se han comenzado los terraplenes y están listos para recibir durmientes y rieles en una extension de siete millas, pues solo los hay colocados en la línea provisional que parte de la playa para la estacion y sirve para conducir los materiales que se desembarcan.

"En la actualidad se construye tambien la estacion del puerto, que está nivelada, con algunas habitaciones para empleados concluidas, y trabajándose el almacen para carga, oficina y casa.

"Tambien se encuentra en construccion un puente provisional sobre el rio de Eten, que segun me aseguró el superintendente de la línea, quedaria terminado en todo el presente mes.

"El trabajo mas serio que ha tenido la empresa es el corte de un cerro que tiene que atravesar el camino al salir del muelle. El cerro tiene la extension de 822 metros 96 centímetros por 9 poco mas ó menos de altura, término medio; y 4.27 de ancho tambien término medio. En la actualidad pueden tenderse allí rieles en una extension de mas de 670 metros y solo en 142.40 se encuentra la parte por cortar, teniendo una altura media de 4 metros 27 centímetros.

"La actividad y el interés de los empresarios, que no omiten sacrificios por tal de que la obra sea perfecta y prontamente concluida, hacen esperar que á mediados del año entrante la locomotora recorrerá esos fértiles terrenos, uniendo íntimamente poblaciones llenas de vida y esencialmente laboriosas.

"Existen en playa los durmientes que se necesitan para toda la extension de la línea y gran cantidad de rieles, pues parece que les falta una pequeña para el completo. Se esperaba el material rodante; y habia llegado á mi salida la primera seccion del muelle, que debe tener 731 metros 44 centímetros de largo."

Se puede asegurar que toda la línea quedará abierta al público el dia 1º de Julio entrante.

El muelle, que va anexo á esta obra, no estará concluido hasta dentro de 12 meses; pero el servicio marítimo no sufrirá interrupcion, antes por el contrario tendrá en breve lanchas de vapor que se están construyendo.

El trabajo mas serio de este camino es el corte del cerro de Eten para llevar el ferrocarril hasta el muelle: tiene 2,800 piés de largo por 0. á 95 piés de profundidad. Dicha parte está enrielada y en servicio, bajo la direccion de Mr. Parker, contratista de la empresa, por el ingeniero Mr. Heath.

La obra cuesta mas de soles 2.000,000.—El muelle 700,000. Es del sistema Mitchell. Hoy está el camino en explotacion.

PIMENTEL Á CHICLAYO.

Por decreto de 3 de Julio de 1867 se concedió á D. Juan Cossio, privilegio para construir un ferrocarril del puerto de Pimentel á Chiclayo y autorizacion para extenderlo hasta Lambayeque, con las ramificaciones convenientes.

En esta concesion no se ha expresado terminantemente la facultad de crear una Sociedad para la Empresa. Ademas de las cláusulas generales, se estipuló que el privilegio es por veinticinco años y la propiedad del Estado comienza trascurridos noventa y nueve años: No hay garantia por parte de este. El ancho de la via será de un metro setenta céntimos. La tarifa es de cinco centavos para el pasaje de 1ª clase, y tres centavos para el de segunda, por cada milla. La de flete se fijará de acuerdo con el Gobierno, sin que pueda exceder del mínimun del precio corriente. Los trabajos deberán comenzar dos años despues de la concesion, (Julio de 1869), y estar terminados hasta Chiclayo en cuatro años mas (Julio de 1873), y hasta Lambayeque año y medio mas tarde (Enero de 1875), sin que se haya exigido fianza.

Esta Empresa reclamó contra el privilegio concedido á la de Eten, Chiclayo y Lambayeque para la prolongacion desde Lambayeque á Ferreñafe, alegando que ese privilegio atacaba sus derechos. Oido el fiscal administrativo, el Gobierno declaró sin lugar dicha reclamacion, fundándose en que la única parte en que eran exclusivos los derechos de la Empresa reclamante era en la línea de Pimentel á Chiclayo.

El 7 de Julio de 1868 se decretó (Ministro el señor La-Fuente) que siendo gratuita y sin gravámen para el Estado la concesion hecha en 3 de Julio de 1867 á D. Juan Cossio para construir este ferrocarril, se accedia á su solicitud sobre que el entreriel de la via sea igual al del camino de Chorrillos; que la línea pueda extenderse hasta Ferreñafe y partir de Pimentel ú otro punto litoral desde Eten; que el tiempo para concluir la obra sea de dos años hasta Chiclayo, y hasta Ferreñafe cuatro, contados desde la fecha de este decreto.

En 26 de Noviembre de 1870 (Ministro el señor Santa María) se concedió á D. Juan Cossio, bajo las mismas bases de su contrato, una ramificacion de Chiclayo á Pátapo.

CHICLAYO Á LAMBAYEQUE.

En 13 de Noviembre de 1868 mandó el Gobierno, siendo Ministro de O. Públicas Dr. Gálvez, que el ingeniero D. Mario Alleon, tan luego como se desocupase en el valle de Carabayllo, marchara á Chiclayo con el objeto de hacer los estudios del camino de fierro entre dicha provincia y la de Lambayeque.

En 30 de Diciembre se habilitó con fondos al ingeniero para desempeñar su comision que no dió resultado, quedando comprendido el trayecto en la concesion del ferrocarril de Eten á Ferreñafe.— *Véase.*

TRUJILLO A ETEN.

El 28 de Agosto de 1869 (Ministro señor Velarde) se autorizó á D. Antonio Garatea para verificar por su cuenta los estudios de una vía férrea de la ciudad de Trujillo al distrito de Eten, con la condicion usual de que solo en caso de que otra persona haga el remate, tendrá derecho el solicitante á hacerse pagar los gastos de estudio por el rematador.

En 18 de Febrero de 1870 se concedió al señor Garatea, por equidad, el improrogable término de 50 dias para presentar los estudios referidos [Ministro el señor Covada.]

El 11 de Agosto se declaró sin lugar la solicitud de D. Antonio Garatea para que se le abonase el costo de los estudios, pues el Gobierno jamás se obligó á pagárselos; pero sí dispuso que posteriormente el Gobierno se haga cargo de esos estudios para promover el expediente.

[illegible] A GARITA DE MOCHE.

El 2[illegible] de [illegible] de 1870, siendo Ministro el señor

[redacted]

— XXXIX —

SALAVERRY A TRUJILLO.

El 27 de Abril de 1870 se concedió (Ministro señor Secada) á D. Juan M. Ugarte la construccion y explotacion de un ferrocarril entre el puerto de Salaverry, antes Moche, y la ciudad de Trujillo.

Son condiciones del contrato:

Privilegio exclusivo por 25 años, sin remuneracion alguna, mas pudiendo emitir acciones de 150 soles en la ciudad de Trujillo hasta la suma de 170,000 soles, en que se calcula la mitad del precio.

Propiedad por 75 años, que luego pasará al Gobierno.

Obligacion de dejar cruzar la via.

Ancho de esta 4 piés 8 ½ pulgadas, medida inglesa.

Terrenos del Estado gratis.

Principio de la obra, dos meses despues de escriturada, so pena de caducidad, sin necesidad de intervencion judicial y una multa de 2,000 soles.

Concluirá á los dos años, ó de no, pagará 2,000 soles de multa cada mes.

Exímese á la empresa del pago de derechos de aduana y á sus trabajadores de todo servicio militar.

La transferencia del contrato es potestativa, con tal de avisarlo al Gobierno.

La empresa solicitó el cambio del ancho de la via, proponiendo 3 piés 6 pulgadas en vez de los 4 piés 8 ½ pulgadas del contrato; pero en 4 de Junio [Ministro señor Santa Maria] se declaró sin lugar el cambio.

No cumplió al pié de la letra D. Juan Manuel Ugarte su contrato y el Gobierno en 17 de Octubre de 1870, lo declaró nulo y al contratista incurso en la multa de 2,000 soles que voluntariamente se habia impuesto.

Mas habiendo avisado el Prefecto de la Libertad que el empresario habia remitido ya gran cantidad de materiales, al mismo tiempo que el Prefecto de Trujillo avisaba por telégrafo que se habia dado principio á los terraplenes—el 26 de Octubre se mandaron suspender los efectos del decreto de 17 y el señor Ugarte continuó la construccion del camino con la mayor energía y actividad. Hay ya seis millas de terraplen; los durmien-

[illegible] mismo que los rieles, y la [illegible] del puente se halla lista para su embarque.

La última inundación [en Marzo 16, 17 y 18 de 1871] causó perjuicio á las comunicaciones, porque la avenida [illegible]. La obra prosigue.

TRUJILLO A CAJAMARCA.

El 10 de Febrero de 1870 [señor Secada Ministro] se nombró al ingeniero D. José Hindle para verificar el estudio preliminar y definitivo, levantar los trazos, planos, perfiles y formar el presupuesto de una via férrea que partiendo de la ciudad de Trujillo termine en la de Cajamarca, pasando por las inmediaciones de Otusco, Huamachuco y los demas valles y minerales que sea conveniente atravesar.

En 27 de Mayo de 1870, por cuanto el señor Hindle estaba terminando los estudios del ferrocarril de Chimbote á Huaraz, se designó para sustituirle en los del de Trujillo al ingeniero D. Pedro Sieber y se le mandó abonar 5.000 soles mensuales por el término de ocho meses, con orden de dar cuenta de su inversion.

Por decreto de 3 de Marzo de 1871 fué aceptada la [redacted]

ciento, debiendo llenar préviamente ciertas condiciones relativas al trazo de la línea.

Por la misma ley se hizo extensiva la garantia del 7 por ciento á todos los ferrocarriles que se proyectaren en el Perú, una vez que se demostraren su utilidad y practicabilidad.

Pocos dias despues se presentó al Gobierno, como contratista, con la base de la garantia indicada, para el de Pacasmayo á Cajamarca, D. José S. Santistevan.

La Direccion de Obras Públicas, cuyo dictámen se pidió, habia fijado ya, con motivo de otra propuesta para una línea del Cerro de Pasco, las reglas con que debia procederse para otorgar la garantia del 7 por ciento á todas las empresas que la solicitasen, y las indispensables para asegurar la uniformidad y eficacia de los estudios científicos que se practicáran en ese y en todos los casos semejantes.

De acuerdo con el dictámen de la Direccion de Obras Públicas y con dichas reglas, el Ejecutivo autorizó, por decreto de 7 de Diciembre de 1864 para hacer el trazo preliminar á Santistevan, quien se comprometió á concluir en diez y ocho meses mas, con una fianza de 6,000 pesos. El Gobierno no renunció al derecho de admitir otras contratas definitivas mas ventajosas que la suya, salvo una indemnizacion por los gastos que hubiera hecho para los estudios autorizados.

El ingeniero D. Reinaldo Burnet hizo un simple reconocimiento de exploracion para designar la direccion que el camino debia seguir; pero el trazo preliminar no ha llegado á efectuarse hasta ahora. La practicabilidad de la via no es dudosa, y el costo se ha calculado, en globo, en diez millones de pesos, sin que exista ningun dato escrito ni detallado á este respecto.

Por resolucion del Congreso Constituyente de 10 de Julio de 1867, sancionada por el Gobierno, está este autorizado, para disponer que se terminen cuanto antes los estudios de esta línea.

El 1º de Julio de 1868, (Ministro el señor La-Fuente), se mandó pagar á los ingenieros D. Pedro Marzo y Dr José Hindle los sueldos de Julio y Agosto para que po el vapor inmediato pasasen á Pacasmayo, á fin de ocu-

parse en el estudio del trazo preliminar de un ferrocarril entre dicho puerto y la ciudad de Cajamarca.

El señor Gálvez, por órden de S. E., señaló en 22 de Marzo de 1869 el término de cien dias para admitir propuestas, acompañadas de una garantía de 500,000 soles y bajo condiciones que se publicaron, á cuya noticia recibida el 3 de Abril por medio de *El Peruano* en Cajamarca, hubo general regocijo, músicas, bando y paseo cívico, segun oficio del Prefecto fecha 3 de Abril.

El plazo de cien dias fué en 27 de Junio prorogado quince dias mas, que vencian el 15 de Julio—

En cuya fecha propuso D. Enrique Meiggs la construccion del camino; mas como no hubiese otra propuesta, húbose de posponer el remate cincuenta dias mas, ó hasta el 25 de Setiembre, segun consta de la resolucion de 3 de Agosto firmada por el señor Ministro Velarde.

El 28 de Julio, reunido el vecindario de Cajamarca en la plaza de armas, con motivo de la fiesta nacional del dia, se leyó la propuesta de D. Enrique Meiggs, y acordó "significar su inmensa gratitud al ilustre y progresista señor Coronel D. José Balta, Presidente Constitucional de la República, bajo cuya administracion se ha iniciado y se promete llevar á cabo la grandiosa obra que depara á todo el Norte una era de progreso y de bienandanza."

En cuanto al público, recibió con general regocijo la noticia del contrato de Calasñique á la Magdalena, como se ve en la seccion correspondiente.

El señor Coronel D. Juan Francisco Balta, Ministro de Guerra y Marina puso, en representacion del Excmo. señor Presidente de la República, la primera piedra del ferrocarril de Pacasmayo en Febrero de 1871.

PACASMAYO A SAN PEDRO DE LLOC Y GUADALUPE.

El 8 de Marzo de 1870, (Ministro señor Secada) se dispuso admitir por el término de 30 dias propuestas cerradas para la construccion de esta línea, debiendo acompañárselas con una garantia de 100,000 soles. El plazo vencia el jueves 7 de Abril, y en 29 de Marzo se amplió el primer decreto permitiendo que se hicieran propuestas para la construccion de la obra por empresa particular.

Siete licitadores se presentaron el dia señalado haciendo diez propuestas, á saber:

Dockendorff y Cª por.....	S.	1.699,000
Gregorio Perez y Cª	„	1.900,000
José Antonio Garcia y Garcia.....	„	2.000,000
Alejandro Prentice y Cª.....	„	2.092,000
Ricardo O'Donovan y Cª en bonos al 8 por ciento 3.000,000 ó en efectivo.....	„	2.400,000
Rafael Barbé.....	„	2.500,000
El mismo.....	„	2.800,000
Teodoro Christian 5.300,000 en bonos al 8 por ciento ó en efectivo.....	„	3.040,000

En 1º de Mayo abrió concepto la comision de ingenieros, compuesta de los señores Backus, Hohagen y Morris. El 26 informaron los comerciantes D. J. S. Tejeda, D. José Vicente Oyague y D. J. de la Riva Agüero.

Con estos precedentes y el parecer fiscal, se aceptó el 5 de Julio de 1870 [siendo Ministro el señor Coronel

Santa María] la propuesta de D. Rafael Barbé para la construccion del ferrocarril y un muelle.

Los trabajos empezarán á los cuatro meses y terminarán á los dos años de la fecha de la escritura.—La empresa tendrá la exclusiva por 25 años, garantía del 7 por ciento sobre el capital que se emplee en las obras ó sean 2.700,000 soles. El concesionario formará una Compañía del Ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, ofreciendo al público por 90 dias el 10 por ciento del capital.—Desde que la línea produzca un interés de 10 por ciento, el exceso se aplicará al reembolso del Estado y si produce 7 por ciento en dos años, seguidos, cesará la garantía.—El negocio es trasmisible con conocimiento del Gobierno. El uso del camino le durará 90 años á la Compañía y luego pasará á propiedad de la Nacion. No se pagarán derechos de aduana por los efectos para la obra. El correo, la tropa y los empleados en comision serán trasportados gratuitamente.—Caso de construir otro camino en conexion con este, no habrá derecho de cobrarle sino la mitad de los fletes ó el nuevo podrá construir una línea provisional para el trasporte. Se reconoce el *derecho* de cruzar las líneas.

El 2 de Agosto se concedió á D. Rafael Barbé licencia para trasmitir el contrato anterior á D. Andres Zapata y D. José Gregorio García, lo cuales lo traspasaron á D. Enrique Meiggs.

MALABRIGO A ASCOPE.

Siendo Ministro de Obras Públicas el señor Velarde, se aceptó el 26 de Agosto de 1869 la propuesta de D. José Gregorio García para establecer un ferrocarril de Malabrigo á Ascope por la via de Paijan y Chocope.

El Gobierno *no presta garantía* ninguna á la empresa.

Le da privilegio exclusivo por 25 años, terrenos baldíos, exencion de servicio militar y de derechos de aduana, el de construir un muelle en Malabrigo, donde cobrará muellaje segun tarifa aprobada, y facultad para establecer ramificaciones sin ningun privilegio.

El trabajo empezará dentro de un año contado desde

la fecha de la escritura, y la obra se hallará explotable en dos años, so pena de la cancelacion de la escritura.

Fenecido el privilegio, la empresa conservará la propiedad del camino 25 años, y luego pasará al Gobierno. En 10 de Setiembre se prorogó este plazo á 65 años.

El camino está sin hacer; lo último que de él oficialmente se sabe es que el 30 de Enero de 1871 se le concedieron á la empresa séis meses de próroga, contados desde el 23 de Octubre de 1870, para cumplir su compromiso.

El dia 2 de Marzo de 1871 se dió por organizada una compañia anónima, cuyo directorio se compone de los señores D. Bernardo C. Canevaro, D. José Amancio Castillo, D. Felipe Barreda y Osma, D. José Gregorio Garcia y el Gerente D. Emilio Piérola para construir el camino.

En este capítulo no puede pasarse por alto que en 13 de Octubre de 1870 el Gobierno concedió á D. Eulogio Higueras permiso para establecer en Malabrigo un aparato de locomocion aérea.

PAITA A PIURA.

En 10 de Enero de 1870, [siendo Ministro el señor Dr. Dorado,] se comisionó al ingeniero D. Ernesto Thomas para estudiar la ruta del puerto de Piura, tocando en la Huaca y en la Suyana, si cabia. Se le encargaron trazos, planos, perfiles y presupuestos y el 7 de Febrero se le abonaron 19,280 soles 60 centavos para gastos de los estudios.

El 7 de Diciembre presentó el ingeniero su informe. El 10 se mandó sacar á remate y el 14 se publicaron las especificaciones, avisándose que se admitirian propuestas hasta el 14 de Febrero de 1871—

Dia en que se prorogó el plazo de la subasta por diez dias mas [Febrero 24] á causa de la dificultad de otorgar las fianzas segun el decreto de 15 de Diciembre último.

El ingeniero D. Federico Blume es contratista de este camino.

— XLVI —

LIMA A JUNIN.

Interesantes publicaciones de la prensa tenian vivamente impresionada la opinion pública en favor de la conveniencia y necesidad de este camino, cuando en 17 de Diciembre de 1859 nombró el Gobierno una comision encargada de reunir todos los datos conducentes al estudio de esta via y á la formacion de su presupuesto. Con fecha 13 de Febrero de 1861, autorizó el Congreso al Ejetuvo para los gastos de estudio, y ordenó que en caso de que la línea resultara practicable, se provocaran propuestas en Europa y Estados Unidos, ofreciendo el 6 por ciento de garantía. Esta autorizacion fué promulgada por el Presidente del Congreso en 11 de Abril de 1861.

La comision de ingenieros encargada de hacer el estudio de exploracion salió de Lima el 5 de Julio de 1862; fué presidida por el ingeniero de Estado D. S. Gerrit Backus. Explícitas instrucciones de la Direccion de Obras Públicas prescribian al jefe de la comision exploradora que tomando la ruta del Cerro de Pasco, reconociera la quebrada del Rimac, desde Lima hasta San Mateo y la quebrada de Obrajillo hasta la falda de la cordillera real, á fin de buscar pasos convenientes para tocar la cumbre de la cordillera con la menor gradiente posible. De Pasco debia bajar al valle de Jauja y de allí regresar á Lima, atravesando las provincias de Huarochiri y Yauyos por los puntos mas accesibles, con el objeto de encontrar el declive mas suave. Por prevencion especial se le indicó tambien que para ir de Chancay al Cerro debia tomar la quebrada de Cuyo.

La exploracion duró cuatro meses. El 24 de Noviembre de 1862 la Direccion de Obras Públicas trasmitió al Gobierno un informe detallado y un mapa de la exploracion, uno y otro presentados por el ingeniero Backus. Este habia recorrido cuatro líneas distintas.

1.ª Lima, Matucana, San Mateo y Tarma:

2ª Lima, Caballero, Yauyos, Quebrada de Obrajillo, Casacancha, Pomacancha, Caragua:

3ª Lima, Chancay, Subida por Macas, Huamantanga, Alpamarca, Huallay, Cerro:

4ª Lima, Quebrada de Lurin, Sicaya, Tupicocha, San Damian, Tuctucocha, Pomacocha, Oroya, Tarma, Jauja.

El ingeniero declaraba que por la primera de estas vias la construccion de un ferrocarril era posible, pero dificultosa; por la segunda casi imposible; por la tercera imposible, y por la cuarta sin dificultad ninguna.

Por esta última direccion el camino tomaria la izquierda del rio Lurin hasta el Espíritu Santo y de allí San Damian, dejando esta poblacion á la derecha; seguiria despues diferentes quebradas hasta el nevado de Tuctucocha—4,580 metros sobre el mar; treparia en seguido lo mas áspero de la cordillera hasta el nevado de Pomacocha—5,151 metros sobre el mar, altura mayor; se extenderia á Yauli y bajaria por Pachachaca hasta la Oroya. De allí podria sin embarazo topográfico ir á Paseo, Jauja y Chanchamayo.—El mayor declive era de 3 por ciento, siendo así que la experiencia demuestra que puede vencerse el 5 por ciento. El costo próximo calculado en globo por el ingeniero, era de 20 á 30 millones de pesos.

Miéntras se realizaba este estudio de exploracion se presentaron al Gobierno, en 6 de Setiembre de 1862, D. Alejandro Laski, á nombre de la casa J. Homberg y Cª de Paris y D. Cristopher Waguetin á nombre de la de Thompson Bonar y Cº de Lóndres, haciendo una propuesta bajo las siguientes bases preliminares:

Autorizacion para formar una sociedad residente en Lóndres ó en Paris con el título de "Compañia de Ferrocarriles del Perú;" los proponentes se obligaban á completar el monto del presupuesto, solo cuando se hubieran ya reunido los dos tercios del capital.

El Gobierno debia encargarse de hacer los estudios del trazo

La garantia seria de 7 por ciento y comenzaria á correr á la terminacion de secciones que no se determinaban, por el costo de cada una de ellas; lo pagado por garantia seria considerado como un adelanto al 4 por ciento de interés anual y lo reembolsaria la sociedad con lo excedente del 10 por ciento de productos.

Las minas comprendidas en mil metros á cada lado

de la línea que se descubriesen al construirse el ferrocarril, serían de la propiedad de la empresa.

La propiedad sería del Gobierno á los 99 años y el privilegio por igual tiempo.

La comisión nombrada en 1859 y compuesta de los señores D. Luis Canevaro, D. Manuel Pardo, D. Mariano F. Paz-Soldan y D. S. Gerrit Backus, estudió esta propuesta y la apoyó en su informe de 12 de Diciembre de 1862. En este informe se encuentran las muy notables palabras que siguen:

"La comisión cree firmemente que un año despues de establecida la línea, no solo pagará el 7 por ciento del capital invertido, sino que pasará de este límite."

El Gobierno manifestó tambien la conveniencia de la propuesta al Cuerpo Legislativo, y éste lo autorizó en 16 de Enero de 1863 para que la aceptase con las modificaciones convenientes. El Ejecutivo no llegó á hacer uso de esta autorizacion.

"Tres meses despues de comunicados los resultados del estudio de exploracion, el 20 de Febrero de 1863, se mandaron poner á disposicion de la Direccion de Obras Públicas 10,000 pesos, con el fin de que se demostrara prácticamente la factibilidad de esa importante obra."

cer la triple solicitud del gremio de mineros de aquel asiento, de la Municipalidad de Pasco y del Diputado por Huamalies D. Manuel Cazorla.—El trazo de la Oroya hasta Jauja fué completamente terminado por el ayudante del Cuerpo de Ingenieros y miembro de la comision D. Augusto Elmore, empleándose en él tres meses y medio.

De Jauja retrocedió la comision directamente á Lima por escasez de recursos y porque sin duda las complicaciones políticas de entónces no permitian que el Gobierno le prestara toda su atencion y apoyo.

Para terminar los planos del trazo, efectuar los cálculos de cubicacion y establecer el presupuesto con todos los datos necesarios, se instaló en Lima la comision en una oficina especial, quedando siempre aplazado el trazo preliminar de San Damian al Espíritu Santo.

El 9 de Setiembre de 1865 el ingeniero Backus decia en una nota á la Direccion de Obras Públicas, la cual habia inquerido sobre el resultado positivo de los últimos estudios, que "todo reconocimiento del terreno estaba terminado, excepto las treinta ó cuarenta millas que separan San Damian del Espíritu Santo y que para completar esta parte de la via eran necesarios tres meses con un presupuesto total de 4,503 pesos."

La comision de cálculos continuó trabajando con mas ó menos regularidad hasta Marzo de 1866, en que se ordenó que cesara. El resultado de sus labores consta actualmente en el archivo de Obras Públicas, el cual fué entregado al Gobierno con todos los accesorios que sirvieron para la expedicion.

El Congreso Constituyente de 1867, ha ordenado por una de sus primeras resoluciones, fecha 30 de Marzo, que se terminen los estudios para la construccion de esta línea.

En virtud de esta resolucion el Gobierno ha nombrado, con fecha 22 de Agosto de 1867, jefe de la comision de los nuevos estudios, al ingeniero D. Mario Alleon, encargándose de proponer los miembros que deben componerla, de organizar la expedicion, de formar el respectivo presupuesto de los gastos que ella exija, y de reunir todos los antecedentes de la materia.

— L —

CALLAO A LA OROYA.

[TRASANDINO.]

Como antecedentes en la historia del gran ferrocarril de la Oroya se pueden citar los que siguen:

Decreto del Libertador Simon Bolívar en 30 de Julio de 1825, por el que, considerando que el comercio de Arequipa necesita un camino de carros para introducir sus mercaderias en el Cuzco y en el Alto Perú; que el departamento del Cuzco sufre los mayores atrasos por no tener una expedita salida sus producciones; que el departamento de Puno debe venir á ser el centro del comercio entre Arequipa y el Alto Perú por medio de la laguna de Chucuito; que la cordillera de los Andes, aunque muy elevada, es susceptible por aquella parte de un camino carretero; *se dispuso* abrir tres caminos de ruedas en lugar de los de herradura, que tienen en comunicacion las ciudades de Arequipa, de Puno y de Cuzco; que el lugar de Maravillas sea el punto en que estos caminos se reunan; que el Coronel Althaus examine el territorio señalado, trace dichos caminos y

Senado D. Ramon Castilla y de la Cámara de Diputados D. José Rufino Echenique, el Congreso autorizó al Ejecutivo para que procediera á la construccion de un camino de hierro entre el puerto de Pacasmayo á la ciudad de Cajamarca, ya por cuenta del Estado ó ya por empresa particular.

El Ejecutivo, á cargo entonces del General D. Juan Antonio Pezet, y siendo su Ministro de Gobierno D. Evaristo Gomez Sanchez, le puso el cúmplase á dicha ley el 8 del citado Noviembre. Por ella se dispuso, [como regla general en la materia] ejecutar los estudios preliminares, presentar el presupuesto, pasar el expediente para informe á la Direccion de Obras Públicas á fin de rectificar, por medio de un ingeniero, el trazo y el presupuesto; pedir informe á la Junta de ingenieros; á una junta de tres comerciantes para formular el proyecto de contrato, y finalmente otorgar este con todos los requisitos legales.

El Ejecutivo quedaba autorizado para garantizar á la empresa el 7 por ciento anual por 25 años.

Por último se le mandaba hacer lo mismo con el ferrocarril de Huaraz al Puerto de Santa.

Con arreglo á estas disposiciones el 15 de Enero de 1868, siendo Presidentes, del Senado el General Echenique y de la Cámara de Diputados el Dr. D. Juan Oviedo, se autorizó al Presidente de la República para la construccion de los ferrocarriles de Arequipa, Puno y Cuzco; de Chimbote á Santa ó Huaraz; de Trujillo á Pacasmayo y á Cajamarca; de *Lima á Jauja* y de los demas que necesite la República.

A cuyo objeto podria emitir bonos con 6 por ciento de interes anual y 2 por ciento de amortizacion acumulativo, si se tomaban á la par y con diez años de plazo para principiar la amortizacion.

El Ejecutivo puso el cúmplase el mismo dia 15 de Enero citado.

En virtud de aquella ley, el 18 de Setiembre de 1868, D. Enrique Meiggs propuso hacer los estudios de Lima á Jauja, en el término de ocho meses, por cuenta propia si en la subasta resultaba preferida su propuesta como constructor, y al costo, si se llevaba otro la buena pro en el remate.

[illegible] 21 de Set[illegible] se admitió la anterior oferta, [illegible] el nuevo ferrocarril con el nombre de "C[illegible]" (aun cuando no se le conozca [illegible] ahora [illegible] el calificativo de ferrocarril de la Oroya.)

Don Pedro M[illegible] ingeniero del Estado, fué nombrado en [illegible] 1869 para formar con el ingeniero [illegible] el trazo final y la rectificacion del presupuesto [illegible] el camino.

El 22 de [illegible] 1869 sin embargo se habia señalado el [illegible] siguiente para admitir propuestas [illegible] de una garantia de 500,000 [illegible] especificaciones formuladas por los ingenieros.

Presentaron [illegible] D. Enrique Meiggs, D. [illegible] y D. Manuel Montero, las cuales pa[illegible] siendo Ministro el señor Fer[illegible], no de la Direccion de Obras [illegible] para aquella fecha, sino de una [illegible] compuesta de D. Federico Blume, [illegible] y D. Walter F. Morris.

El [illegible] separado, aunque no por diver[illegible] los demas. En su dictámen se atempera con los cálculos hechos por los ingenieros de Meiggs, revisados por los del Gobierno, y añade:

cesita un hombre especial, cual hay pocos en el mundo, y no temo asegurar que si cualquier novicio en la materia se atreviese á emprender la obra, aunque contase con ingenieros muy inteligentes, se arruinaria con seguridad, y quedarian burladas las esperanzas y el porvenir industrial y político del pais. El hombre especial á que aludo, es D. Enrique Meiggs, quien á la lealtad en el cumplimiento de sus compromisos, reune la costumbre del manejo de grandes empresas y comanda un ejército de ingenieros, mecánicos, hombres especiales para cada clase de trabajos, é innumerables operarios que á una señal de su dedo acuden á millares, cuando otros contratistas en vano se esfuerzan en conseguir unos cuantos centenares. Creo que de la eleccion de ese hombre depende el éxito de la obra, y con ella el honor del Gobierno y su responsabilidad ante el pais; y que una vez convencido de que el trazo elegido es el mas económico posible, exactas las cantidades, y justos los precios, no debe titubear en asegurar sus servicios."

Por el informe de los otros dos ingenieros se dá la preferencia á la propuesta del señor Meiggs, creyendo tambien ellos que un ferrocarril de tanta importancia debe hacerse por cuenta del Estado, como lo preceptuaba Bolívar en 1825.

El dia 11 de Agosto se nombró la comision de comerciantes que manda la ley, siendo escogidos los señores D. Bernardo Roca y Garzon, D. Juan Mariano Goyeneche y Gamio y D. Daniel Ruso, por el Ministro señor Velarde.

Presentáronse entre tanto, el 28 de Setiembre, los señores D. Juan Antonio Garcia y D. Pablo Sacio anunciando el descubrimiento de una nueva via que

"Las inmensas dificultades que presentaba el estudio del trazo entre Cocachacra y la cumbre de la Cordillera de Piedra Parada, han obligado á levantar un plano topográfico, con curvas de nivel casi en toda esta extension.—El señor Paz-Soldan los ha hecho todos, con la inteligencia que U. ha podido apreciar, acompañado durante un corto tiempo, primero por el señor Marzo, y despues por el señor Lastarria; pero él mismo ha tenido que llevar durante 5 meses, la vida tan dura que exigia este trabajo, sin que le faltara el ánimo.—Ernesto Malinowski—Seccion del Callao á la Oroya.—1869."

dijeron ahorraría en el camino unos cuatro ó seis millones de soles y pidiendo 250,000 por el descubrimiento. El Gobierno decretó: que se hiciera el reconocimiento á su costa si resultaba cierto y eficaz el descubrimiento; pero á costa de los recurrentes si no eran las cosas como ellos las anunciaban; á cuyo fin debería prestar la fianza competente.

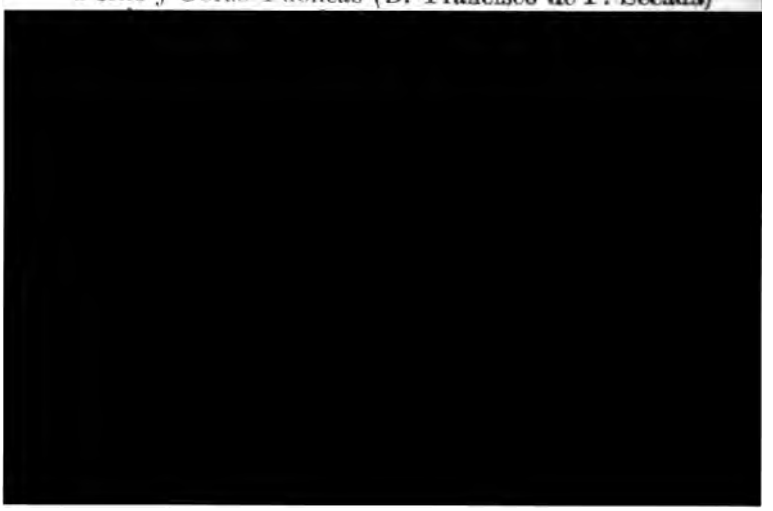
En 12 de Octubre se declaró comprendido en este decreto á D. Teodoro Christian que pidió hacer el estudio de la nueva línea.

La comisión de comerciantes presentó su informe el 18 de Noviembre, con el correspondiente proyecto de contrato; todo lo cual pasó al señor Fiscal de la Nación (Dr. Uceta) quien cumplió su cometido el 13 de Diciembre, señalando como precisas varias ó importantes modificaciones.

Dada vista de ellas á los señores Montero y Hermanos, en 17 de Diciembre la evacuaron rehusando aceptar las modificaciones propuestas por el señor Fiscal.

Don Enrique Meiggs las aceptó casi todas el mismo día 17 de Diciembre y presentó un proyecto de contrato ajustado á ellas.

El 18 de Diciembre expidió el señor Ministro de Gobierno y Obras Públicas (D. Francisco de P. Secada)



un fondo de amortizacion acumulativo de 2 por ciento á los diez años de su emision.

Depósito hecho por el Gobierno para la compra de materiales: 7.000,000 de soles en vales provisionales con 6 por ciento de interes anual.

Pagos al contratista: por mensualidades correspondientes á los trabajos hechos, en proporcion al contrato total.

Por garantia de este contrato se establece el depósito de 10 por ciento que irá haciendo el contratista en cada pago, hasta la suma de un millon de soles: ganará interes.

El contrato no es transferible sin anuencia ó aviso prévio, y obliga á los herederos del contratista.

El tramo del Callao á Lima no podrá explotarse mientras dure el privilegio de la compañia de Lima al Callao, que se apresuró á reclamarlo.

El 23 de Diciembre,de 1869 por ante el Escribano Público y de Hacienda D. Claudio José Suarez, firmó D. Enrique Meiggs el contrato, sin que en su contexto haya ocurrido despues novedad digna de nota, sino la de que—

El 6 de Julio de 1870 por convenio con el señor Ministro de Hacienda Dr. D. Nicolás de Piérola, el señor Meiggs se obligó á tomar los bonos creados por este contrato (y por el de Arequipa á Puno) al tipo de 79 por ciento.

El 15 de Febrero de 1870 se nombró á D. Pedro Marzo inspector para la seccion del Callao y Piedra Parada; pero fué sustituido por Hohagen el 22 de Agosto.

En 15 de Marzo D. B. Bermudez, Prefecto de Junin, remite copia del acta de los vecinos de Tarma, en la que acordaron erigir un monumento departamental al Excmo. señor Presidente Coronel D. José Balta en agradecimiento por el ferrocarril trasandino.

Para que no se paralicen los trabajos y para responder á las reclamaciones sobre expropiacion se mandó el 22 de Marzo que el contratista deposite 50,000 soles en la caja fiscal y proceda á la obra.

En 20 de Febrero solicitaron los vecinos de Huancayo que se extienda hasta aquella ciudad el camino.

El 12 de Julio fué nombrado el Dr. D. Manuel Macedo Superintendente del ferrocarril por parte del Gobierno.

El 16 de Noviembre se autorizó al contratista para destruir la muralla de Lima y tomar los materiales á fin de terraplenar la esplanada de la estacion.

Con relacion á este ferrocarril ha dicho el brioso escritor peruano señor Pardo (D. Manuel) en sus *Estudios sobre la provincia de Jauja* [que sin duda fueron los primeros en poner el asunto á la órden del dia,] lo siguiente:—

"Una via férrea de la capital de la República al Departamento de Junin seria, si se llevase á cabo, el medio mas fácil y mas rápido, sobre ser políticamente el mas seguro de colonizar las montañas del Perú. Ese seria el mejor sistema de colonizacion de cuantos pudieran emprenderse. El estableceria, como bases de colonizacion, vínculos estrechos é indisolubles que ligarian á nuestro actual Perú con el nuevo Perú que se fuese allí formando: vínculos, que en vez de debilitarse irian creciendo y estrechándose mas, mientras mayor auge y prosperidad fuesen adquiriendo los nuevos establecimientos: y él iria al mismo tiempo formando y levantando esas colonias, no de un modo forzado y postizo, como tiene que suceder bajo la influencia de

añil, tintes de todas clases, resinas y maderas exquisitas: dése salida á esos productos y está resuelto el problema de la colonizacion de esos territorios. Haga el Gobierno el camino ó favorezca su construccion; este hará el resto.

"No será de mas notar de paso, que si la apertura, de la montaña fuese hecha como nosotros lo entendemos, es decir, por el lado del Pacífico, y mucho mas si fuese debida á un ferrocarril, la exportacion de los productos de las montañas hácia la costa, haria en breve de Lima el gran centro comercial, en donde se operaria un movimiento de cambios que la convertirian pronto en el emporio del comercio del Pacífico.

"Son tales y tan efectivos los elementos de prosperidad y fortuna que cuenta nuestro pais *en estado de naturaleza*, por decirlo así, que al aplicarle, aunque no sea mas que con la imaginacion, cualquier principio de economía social por sencillo que sea, asusta la inmensidad de las consecuencias que la lógica va sacando una por una de esa aplicacion, y se teme pecar de visionario y utopista cuando se comparan las colosales proporciones de esas consecuencias con las mezquinas dimensiones de nuestra mezguada actualidad."

En el presupuesto para este ferrocarril se han calculado 6.035,000 metros de excavaciones y terraplenes, 38 puentes, 4 viaductos que miden 1,290 metros y 27 túneles con 10,255 metros de extension.

Para concluir diré que el ingeniero D. Federico Hobagen, en 31 de Enero de este año, ha informado al Gobierno que para Abril estará explotable la tercera parte del camino. Su informe es de lo mas lalagüeño que puede ofrecerse á la espectativa pública.

En 15 de Febrero de 1871 (tan á prisa anda la construccion del camino) siendo Ministro el señor Coronel Santa María y en consideracion á que si bien no está aun definitivamente terminada la primera seccion del ferrocarril del Callao á la Oroya, no habiendo por lo mismo llegado el caso previsto en el art. 9º del contrato de construccion celebrado con D. Enrique Meiggs, es posible verificar el tráfico por dicha seccion, á lo cual manifiesta estar llano el constructor: á que es conveniente establecer desde luego dicho tráfico en servicio

de los transeuntes y de la industria, no menos que de los intereses fiscales- á que mientras se concluya la indicada seccion, no es posible verificar contrato con persona distinta del constructor: y á que estando vigente el privilegio concedido á la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, no debe permitirse el tráfico entre una y otra ciudad por distinta via, *se resuelve:* que desde el 20 del presente mes se establezca por el constructor D. Enrique Meiggs el tráfico provisional de Lima á Cocachacra y puntos intermedios en la línea férrea del Callao á la Oroya; circulando diariamente á lo menos un convoy de ida y otro de vuelta: el pasaje de Lima á Chosica será para la 1ª clase 5.50,soles, y 1 para la 2ª; para las estaciones intermedias, en proporcion; y por flete 12 ½ centavos de sol por kilómetro para la tonelada en subida y 9 ¼ centavos de sol por kilómetro para cada tonelada de bajada: el contratista Meiggs abonará mensualmente al Estado la cantidad de dos mil soles, haciendo de su cuenta los gastos que demande el servicio de la línea, y quedando sujeto en cuanto á este á las disposiciones generales que el Gobierno dicte para las líneas férreas: el contratista trasportará gratis las balijas del correo, y expedirá cuarenta libretas de pasaje para el servicio gubernativo. Los militares y empleados públicos en comision, la tropa,

montañas de Chachamayo con el ferrocarril de la Oroya.

Pero D. Enrique Meiggs reclamó, por estar comprendido en la concesion de la Oroya, y se le concedió su estudio.

ICA Ó CENTRAL TRASANDINO Á AYACUCHO.

En 25 de Mayo de 1870, considerando que á todos los departamentos de la República favorece el ferrocarril, menos al de Ayacucho, por la distancia á que se encuentra; mandó el Gobierno, (siendo Ministro el señor Secada) que el ingeniero Backus con los demas que se le adjuntasen, estudiara la línea de Jauja á Ayacucho y de Ica á la misma ciudad, con el fin de escoger la mejor para poner en comunicacion á Ayacucho con la costa.

El 31 de Mayo se mandaron entregar al ingeniero Backus cuatro mil soles para la compra de útiles é instrumentos y para los primeros gastos; y que la caja fiscal remitiese por una sola vez á la de Huancavelica 16,000 soles para cuatro meses de gastos, á razon de 4,000 por mes.

En 9 de Junio se nombraron adjuntos de la comision al Sargento mayor D. Armando Paez y al Capitan D. Antonio Rufino Navarro.

Aun no se han presentado los estudios; pero extraoficialmente se sabe que es costosísimo el plan intentado, sobre todo cuando basta el ferrocarril de la Oroya para el objeto que se llevaba en mira.

CERRO DE PASCO A PASCO.

Sancionada por el Congreso la ley de 1864 que hace extensiva la garantia del 7 por ciento á todos los ferrocarriles que se construyan en el Perú, se presentó D. Enrique Orbegoso Wyman y C.ª solicitando la concesion de la contrata para construir un ferrocarril entre

los dos puntos arriba indicados, pasando por Quillacocha, Sacrafamilia y Tinashuasco con la garantia del 7 por ciento.

Esta era la primera aplicacion que debia tener la ley de 8 de Noviembre de 1864, y con este motivo la Direccion de Obras Públicas estableció que no debian celebrarse contratas definitivas sin que los peticionarios hicieran antes, bajo de fianza, el trazo preliminar, y sin que se conociera el presupuesto de la via.—Rectificados en seguida facultativamente los trazos y los presupuestos, el Gobierno preferiria al contratista que ofreciese mayores ventajas, indemnizando éste á los demas todos sus gastos.—Prescribió ademas las bases para los estudios técnicos, á fin de asegurar su uniformidad, y la manera como debian presentarse sus resultados para la apreciacion cientifica.

El Gobierno resolvió en la solicitud de Wyman en los mismos términos que en las propuestas para las líneas de Pacasmayo á Cajamarca y de Santa á Huaraz, señalando seis meses para el trazo preliminar y exigiendo tres mil pesos de fianza.

A fines de 1865 fueron presentados al Gobierno los planos del trazo y el presupuesto; se nombró al ingeniero del Estado D. José Hindle para que rectificara unos y otros.

Sabido es que este ferrocarril tiene por objeto principal el trasporte de metales de las haciendas á la ciudad de Pasco, en que se benefician. El ingeniero informó en 20 de Mayo de 1866 aprobando el trazo, pero manifestando al propio tiempo que el ancho proyectado para una línea como la de que se trataba, le parecia excesivo. En este concepto formó dos presupuestos, uno con la base de ese ancho [5 y medio piés ó sea 1 metro 74 centímetros] que ascendia á 1.573,081 soles 60 centavos y otro con la de un ancho menor (3 y medio piés) que ascendia á solo 1.211,884 soles 60 centavos.

El ingeniero dice en este informe que segun los datos adquiridos por él, este ferrocarril producirá mucho mas del 7 por ciento.

Por decreto de 10 de Agosto de 1866 se mandó convocar y se convocaron en efecto licitadores que mejo

rasen la propuesta de Wyman y Cª, obligándose á la indemnizacion ya mencionada.

El término de la licitacion trascurrió con exceso, y el 31 de Febrero de 1867, nombró el Gobierno una comision de comerciantes para que formulara el proyecto de contrata con Wyman.

La Comision presentó este proyecto el 30 de Abril de 1867 y sus condiciones fueron en un todo aceptadas por la empresa.

Los planos y presupuestos, rectificados ya, por el ingeniero Hindle, fueron examinados en 16 de Setiembre de 1867 por la Junta Central de Ingenieros, la cual optó por el trazo y el presupuesto basados en el ancho de 3 y medio piés y ejecutados por el indicado Hindle, aprobándolos en todas sus partes.

Por decreto de 26 de Setiembre modificó el Gobierno algunas de las cláusulas del proyecto presentado por la Comision y ordenó que con esas modificaciones se procediese á extender la escritura respectiva.

La contrata para esta línea contiene, ademas de las estipulaciones generales, la facultad de formar una compañia dentro ó fuera del pais con el título de "Compañia de Ferrocarriles del Cerro de Pasco." El capital será de 1.300,000 soles que se dividirá en acciones de á cien soles, ofreciéndose la mitad al público.

La Nacion garantiza el 7 por ciento anual, y esta garantia solo correrá sobre lo realmente invertido en la construccion, si fuese menos de lo presupuestado, y desde el dia en que esté terminada la línea. Cesa la garantia cuando el camino haya producido el 7 por ciento de interés durante dos años consecutivos. No podrán hacerse compras ni contratos que afecten el capital de la empresa sin acuerdo de un comisionado que nombrará el Gobierno; se nombrara tambien un interventor para la administracion y contabilidad de la línea misma. El privilegio exclusivo es por 25 años y la propiedad pasará al Gobierno á los noventa y nueve. Los sobrantes del guano vendido en Europa, una vez pagadas las obligaciones de la deuda nacional, quedan destinados al pago de la garantia, cuyo pago hará en Lóndres cada seis meses, computándose lo adeudado en soles y perdiendo la compañia el valor

del cambio para la reduccion á libras esterlinas. Todo exceso del 7 por ciento de productos de la línea servirá para pagar al Gobierno lo que hubiere abonado por garantía.

El máximum de la tarifa para el trasporte de metales será el costo actual de la carga bruta aplicado á la carga de peso de diez arrobas; el gremio de mineros nombrará una comision ó autorizará á la Diputacion de Minería para que de acuerdo con la empresa, determine lo que ha de pagar cada hacienda y la tarifa para los pasajeros y para toda clase de carga, quedando todo subordinado á la aprobacion del Gobierno.

Son de la responsabilidad de la empresa los daños causados por culpa ó negligencia de sus empleados, pudiendo ella, en este caso, hacer efectiva la de estos.

Los trabajos comenzarán dos años despues y terminarán en cinco mas, bajo fianza y multa de 10,000 pesos. Si suspendidos los trabajos por mas de un año, sin causa de fuerza mayor, caducará el contrato.

La compañía queda sujeta á las leyes del pais, con todos los derechos y obligaciones que le correspondan por su carácter de nacional.

Don Felix Dibas se presentó en 5 de Setiembre de 1877, mejorando las primitivas bases de la contrata con ventajas. Los principales condiciones de su propuesta

[redacted]

que esta empresa no podia ser exceptuada del pago de contribuciones que habia solicitado, por ser tal declaratoria exclusiva atribucion del Poder Legislativo.

En 7 de Enero de 1869 se concedió á la empresa de D. Enrique O'Wyman y C.ª permiso para construir un muelle particular, destinado á su servicio en el puerto de Chancay, con facultad de usar gratuitamente los terrenos públicos que necesite con tal objeto.

El martes 1º de Junio de 1869 se puso la primera piedra del ferrocarril, presidiendo la ceremonia el señor Prefecto Coronel D. Bernardo Bermudez en representacion del Excmo. señor Presidente de la República.

En 21 de Junio se mandó devolver á la empresa los derechos de importacion que habia pagado sobre pasto para sus acémilas.

Declaróse en 14 de Julio sin lugar el cambio de la garantia del 7 por ciento que en 26 de Setiembre de 1867 se concedió á la empresa.

LIMA A PISCO.

El 12 de Octubre de 1868 [siendo Ministro el señor Gálvez] se mandó habilitar al ingeniero D. Mario Alleon con la suma de 2,542 soles para que procediera á la rectificacion y conclusion de los trabajos y estudios preliminares para este ferrocarril.

Sin perjuicio de la órden anterior, el 28 del mismo Octubre se autorizó á D. Pedro Telmo Larrañaga para que á su costa emprendiera los estudios del "trazo preliminar."

El ingeniero señor Hohagen dió los planos del trazo; y el 12 de Marzo de 1869 se convocó á licitacion; en virtud de lo cual el 20 de Abril se presentaron los señores Salinas, Alvarez Calderon, Dockendorff y C.ª, Gárate y Unánue, Ruden, Thomas Lachambre y C.ª, Martin Denegri y Goyeneche y Gamio; cuyas proposiciones pasaron á informe de una comision de ingenieros el 19 de Abril. El 12 de Junio se declaró la preferencia del Gobierno por la de D. Andres Alvarez Calderon, bajo el sistema de proteccion del Gobierno, por

medio del préstamo de 2.600,000 en bonos del Estado. Mandóse en consecuencia redactar el contrato.

Sus bases son: construir un ferrocarril de Lima á Pisco, atravesando los valles de Surco, Lurin, Chilca, Mala, Asia, Cañete y Chincha, siendo garantía 500,000 soles para responder de los valores recibidos y del cumplimiento del contrato.

Podrá formar una compañía anónima.

Privilegio exclusivo por 25 años; propiedad por 60 mas y luego pasará al Estado.

Cláusulas generales sobre baldíos, contribuciones &.

El Gobierno presta á la empresa 2.600,000 soles en bonos segun la ley de 15 de Enero de 1869; á saber; un millon despues de firmar el contrato, para compra de materiales; otro millon despues de concluidas 25 millas, y los 600,000 soles restantes cuando esté expedita la línea.—Los bonos tendrán 2 por ciento de amortizacion á los 10 años de emitidos.

Calderon ó la sociedad por él representada emitirá 2 600,000 en obligaciones de 6 por ciento con la garantía del Gobierno.

El mismo pondrá un capital efectivo de 2.600,000 y lo demas que fuere necesario, ofreciendo al público 1.600,000.

Los productos netos del ferrocarril se dividirán en tres partes iguales: una para cubrir los bonos del Go-

de que si no aceptaba, se daria por no hecho el negocio.

Tambien se le previno que no podria emitir bonos del Estado á menos de 80 por ciento. Como incidencia de este expediente se recuerda que por decreto de 30 de Noviembre de 1869 se declaró sin lugar la reclamacion de 4,957 soles 9 centavos, hecha por D. Pedro Telmo Larrañaga, como importe de sus gastos en el estudio del camino.

En decreto de Enero 15 de 1870 se dice que el señor Calderon no aceptó las bases y que por lo tanto quedaba rescindido el contrato; consiguientemente se volvieron á convocar propuestas por el término de 90 dias, que vencerian el 23 de Abril.

Mas el 18 de Febrero se suspendieron los efectos del anterior decreto, dando á los representantes del señor Calderon el plazo de 90 dias para aceptar la bases del contrato; de cuyo término pidieron próroga el dia 22 de Febrero los apoderados, declarándose sin lugar su solicitud el 8 de Marzo siguiente.

En 9 de Julio, visto que los agentes del señor Calderon habian presentado un nuevo poder suyo en tiempo hábil y con las condiciones necesarias, se mandó que dichos agentes aceptasen lisa y llanamente las especificaciones dictadas por el Gobierno. Firma esta resolucion el señor Santa Maria.

En tal estado se encuentra el asunto, sin que se haya otorgado todavia la escritura, aun cuando no se desiste de la idea.

DE PISCO A ICA. *

Una ley especial de 31 de Enero 1860, promulgada en 11 de Abril del mismo año, por el Presidente de la Representacion Nacional, autorizó al Ejecutivo para que contratara la construccion de esta via con la garantia del 6 por ciento por 25 años.

Procedió á practicar los estudios convenientes el ingeniero de Estado D. Mario Alleon y sus planos fueron

* La siguiente historia es de D. Luis Cisneros.

despues rectificados por los ingenieros D. S. Gerrit Backus y D. J. M. Davis.—El presupuesto fué calculado en 1.226,000 pesos.

El Gobierno se propuso en 30 de Noviembre de 1861 fundar una sociedad para llevar á cabo la obra, y dividiendo el capital en acciones de á 500 pesos, las ofreció al público. Solo se tomaron diez y nueve, y este pensamiento quedó frustrado. Declaróse así por resolucion de 30 de Setiembre de 1862, y se invitó al propio tiempo á las personas de dentro ó fuera de la República que quisieran hacer propuestas sobre la base de la garantia acordada.

Por resolucion especial de 24 de Enero de 1864 elevó el Congreso esta garantia al 7 por ciento. El 27 de Mayo siguiente se admitió la propuesta de D. José Boza. Este habia hecho levantar un nuevo trazo por el ingeniero D. Ernesto Malinowski con intervencion del de Estado D. José Hindle, cuyo trazo fué examinado y aprobado por una junta de ingenieros y la Direccion de Obras Públicas.—El presupuesto de este trazo ascendió á 1.700,000 soles.—En la contrata se reconocia este presupuesto como máximun para los efectos de la garantia del 7 por ciento.

Ademas de las estipulaciones relativas á la introduc-

La tarifa debia fijarse, tomando como máximum un 25 por ciento ménos de los precios actuales.

Esta era la primera concesion definitiva que se hacia. El Gobierno fijó en ella el tipo de 1 metro 70 centímetros para el ancho de la via, y declaró, como regla general, que ese mismo tipo era el que adoptaba, tanto para las líneas que fuesen construidas por cuenta del Estado, cuanto para las que se construyesen por empresas particulares, fuesen ó no subvencionadas ó garantizado su producto por el Erario nacional.

La escritura se firmó el 9 de Junio de 1864.—El plazo fijado trascurrió sin que se pusiera mano á la obra, y solo en 1866 llegó á Pisco el primero y único cargamento de rieles. Antes de que se cumpliera dicho plazo, el contratista Boza solicitó próroga de un año para comenzar los trabajos, alegando como casos de fuerza mayor, la guerra con España y la crisis monetaria en Europa. Esta misma solicitud hicieron desde Lóndres D. Manuel Gibson Getty y D. Eduardo Hoyd, en 6 de Diciembre de 1866, con el título de directores de la "Compañia de Ferrocarriles del Perú." El Gobierno, en cuyo conocimiento no se habia puesto la creacion de esta compañia, negó toda personeria á Gibson Getty y Hoyd, juzgó infundadas las razones de Boza, y por decreto de 14 de Enero de 1867, declaró que la contrata celebrada con éste habia caducado, ordenando que se hiciera efectiva la multa de 16,000 soles en que Boza se hallaba incurso.

En seguida, por decreto de 28 de Marzo de 1867 se otorgó á D. José Francisco Canevaro, ó á quien legalmente lo represente, la empresa de este ferrocarril bajo las mismas condiciones que á Boza, reconociéndose como cantidad fija para los efectos de la garantia nacional del 7 por ciento la de 1.500,000 soles. Los trabajos deben comenzar diez y ocho meses despues (Setiembre de 1868) y terminar en dos años mas (Setiembre de 1870.)

Boza interpuso demanda de despojo ante la Corte Suprema y despues propuso desistirse de ella, con tal de que se le declarase exento de la multa.

El Tribunal Supremo ha fallado dando por desistido al querellante y pasando los autos al Ministerio Fiscal,

á fin de que promueva el respectivo juicio para esclarecer si el ex-empresario se halla ó no incurso en la multa.—El Gobierno, por su parte, ha oficiado al Fiscal á fin de que sostenga sus procedimientos oponiéndose al juicio, que considera inficioso.

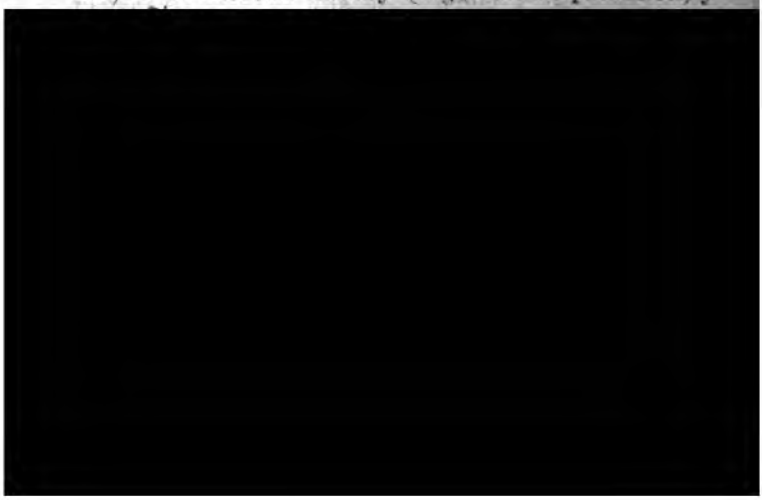
Este expediente iniciado en 1860 no ofrece mas novedad sino que el 31 de Julio de 1868 se ratificó la concesion hecha á D. José Francisco Canevaro el 28 de Marzo de 1867.

Consta del informe oficial de D. José María Albizuri, Prefecto de Chincha, que el 21 de Octubre de 1868 habia listas 21 millas para locomotora, 9 millas con rieles y que faltaban 23 millas que estaban ya terraplenadas.

Hoy está terminada la obra que mas promete dar rédito entre las de su clase en el Perú.

DE CERRO AZUL Á CAÑETE.

Por decreto de 4 de Enero de 1866 se concedió la construccion de un ferrocarril del puerto de Cerro-Azul al valle de Cañete, con ramificacion á sus haciendas, á D. Estevan Crosby (ingeniero de profesion) y



Las condiciones de la contrata celebrada con Crosby y Cª, que fué la primera otorgada despues de Noviembre de 1865, se declararon generales para todas las personas que propusieran hacer ferrocarriles, bajo las mismas bases, lo cual se hizo saber al público por aviso oficial inserto en el "Peruano" de 7 de Enero de 1866.

Vencido el término dentro del cual debió haberse terminado la obra, sin que se hubiesen hecho ni aun los trabajos preparatorios, por suprema resolucion de 4 de Octubre de 1867, se ha declarado la insubsistencia del contrato.

FERROCARRIL EN LAS ISLAS DE CHINCHA.

En 3 de Marzo de 1857 se mandó pagar á D. Jesus Elias la cantidad de 15,000 pesos á cuenta del valor del ferrocarril que entregó su padre en las islas de Chincha, cuya suma unida á los $ 20,000 antes recibidos por él, forma la de $ 35,000. Mandóse igualmente tasar el ferrocarril, para lo cual nombró el Gobierno por perito al ingeniero D. Luis Mariani.

Llena así la laguna que el Dr. Cisneros dejó en la Reseña Histórica de los Ferrocarriles, veamos qué se ha hecho posteriormente. Los hechos hablan por sí mismos.

ILO A MOQUEGUA.

Por decreto de 8 de Enero de 1870, (Ministro el señor Dorado) se mandó que el ingeniero D. Alejandro M. Guido de Vigneau practicase los estudios preliminares de un ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia y otro del puerto de Ilo á la ciudad de Moquegua.

El 12 del mismo mes se aceptó la propuesta de D. Enrique Meiggs para hacer dichos estudios, bajo la base de que si él contrataba la construccion del camino, los gastos de los estudios se considerarian inclusos en

los generales, y en caso contrario se le abonarían por el mejor postor que resultase empresario.

En 8 de Junio se mandó que pues se hallaban terminados los estudios y demostrada la practicabilidad del camino, se convocasen propuestas, acompañando una garantía de 200,000 soles, á satisfaccion del cajero fiscal del departamento.

En cuya virtud el 5 de Julio presentaron tres los señores Devés Frères y una cada uno de los señores Dockendorff y C.ª, D. Estévan Montero y Hermano y D. Enrique Weyman.—Trascurrido el plazo para las propuestas, ofrecieron una el Dr. D. Fernando Casós y otra D. Adolfo Bermudez.

Inadmisibles eran estas por lo extemporáneas, y lo mismo, aunque por otras razones, declaró las demas el Ministro de Obras Públicas [señor Coronel Santa María] quien mandó en 8 de Noviembre sacar de nuevo la obra á remate, bajo bases y condiciones que se especificaron, señalándose el término de veinte dias para la subasta.

El 10 de Diciembre, visto que al remate no se habia presentado postor alguno, el Gobierno escogió entre las propuestas de 8 de Junio y se decidió por la de Devés Frères, que ofrecieron construir el ferrocarril y dejarlo concluido en dos años y medio por la suma de

la ceremonia de colocar la primera piedra de este ferro-carril, cuya historia termina por ahora en el traspaso que los señores Devés han hecho de su privilegio, en favor de D. Enrique Meiggs.

IQUIQUE A LA NORIA.

Por decreto de 1º de Noviembre de 1860 aceptó el Gobierno la propuesta de D. José Maria Costas y D. Federico Pezet, para la construccion de este camino, negándoseles la garantia de interes que solicitaban en aquella. Los trabajos debian comenzar diez y seis meses despues y concluir en dos años mas, la propiedad debia ser del Gobierno á los 99 años y el privilagio era por veinte y cinco; esto ademas de las condiciones generales en este género de contratos.

El 9 de Noviembre de 1867 el Congreso concedió á esta empresa la garantia de 6 por ciento sobre el capital de 1.700,000 pesos: pero al hacerse los estudios necesarios, sin cuya base se procedió, ascendió el presupuesto á 2.400,000 soles.

El término estipulado para el principio de los trabajos pasó con exceso, y por decreto supremo de 27 de Mayo de 1864, se transfirió la concesion á D. Avelino Orihuela y D. José Pickering.

A solicitud de estos mismos empresarios y por resolucion especial de 22 de Octubre de 1864, el Congreso concedió la garantia de 7 por ciento sobre el capital de 2.400,000 soles.

Un nuevo decreto de 8 de Noviembre de 1864 confirmó la concesion de Orihuela y Pickering, comprometiéndose estos á comenzar los trabajos diez y ocho meses despues y á terminarlos en dos años mas. La propiedad debia ser siempre del Gobierno á los 99 años; el privilegio y la garantia eran por veinte y cinco. —Esta última correria por la tercera parte del capital presupuestado, concluidas que fuesen las doce primeras millas; concluidas las doce siguientes, por otra tercera parte, y al fin de la obra por el total. Se permitia formar una sociedad para la empresa en el pais ó en el

extranjero.—La tarifa de pasajes se fijaba, como máximun, en diez centavos por milla para los de primera clase, y cinco para los de segunda; el máximun de flete sería de uno y medio centavos por milla y por quintal.

Los únicos trabajos ejecutados hasta hoy para la construccion de este camino, consiste en el terraplen de algunas millas; pero estos mismos trabajos están suspendidos desde hace muchos meses.

IQUIQUE A LA NORIA.

Insiguiendo la historia de este ferrocarril, pendiente en la página XXI, diré que Orihuela y Pickering quedaron como concesionarios del camino, segun decreto de 8 de Noviembre de 1864.—Por el de 10 de Junio de 1868 se declaró caduca la concesion, á causa de haber los favorecidos en ella abandonado el trabajo que iniciaron, é incurrido en las responsabilidades pactadas en su contrato.

Provocóse nueva concurrencia pública de los que quisieran construir el camino, con arreglo á la resolucion legislativa de 22 de Octubre de 1864 y se presentaron D. José Francisco Canevaro, con poder de D. A.

Permiso para construir un muelle en Iquique.
Fletes, el quintal en cada milla 1 ½ centavos.
Pasajes de 1ª cinco centavos, de 2ª tres.
Trasporte de tropas y empleados en comision gratis.
Derecho de trasmision total ó parcial del contrato, con previo aviso al Gobierno.

Garantia de 7 por ciento sobre 2.000,000 en 25 años: una tercera parte, concluidas que sean 12 millas de camino; dos terceras partes por 24 millas; y el total por todo el ferrocarril.

De las entradas generales se deducirán los gastos de un director, un ingeniero, un tenedor de libros y demas subalternos, maquinistas, guardas y operarios; gastos de combustible, aceite y otros de consumo diario y los de refaccion y reparacion.

El Gobierno pondrá un interventor.

La construccion comenzará á los 6 meses y terminará á los 30. La suspension de los trabajos por un año anula el privilegio.

La empresa dará 40,000 soles de fianza.

Otra línea podrá atravesar á la concedida.

Una entre Bolivia y Tarapacá se podrá poner en conexion con la de Iquique á la Noria.

En 31 de Julio de 1868 se hizo una aclaracion á la cláusula sobre construccion del muelle en Iquique y designando los edificios á él anexos se concedió á la Empresa el derecho de muellaje.

El 27 de Octubre de 1870 el Subprefecto de Tarapacá informó de que este camino tenia ya 15 millas enrieladas y servidas por tres locomotoras que trasportaban salitre; 11 ½ millas listas para recibir rieles; y que los trabajadores seguian haciendo los terraplenes; faltaba abrir tierra en 3 ½ millas para el completo de las 35 que tiene la línea.—Esta cuenta desde entónces con 38 wagones para carga, un coche de 1ª y dos de 2ª; una maestranza y un condensador de agua salobre.

IQUIQUE A LA PEÑA.

En 31 de Marzo de 1871, vista la solicitud de D. Juan Williamson pidiendo permiso para construir un camino de hierro con mocion animal desde el puerto

de Iquique hasta las salitreras del distrito central de la Peña, en la provincia litoral de Tarapacá, y habiendo los señores Montero y Hermanos subrogádose al señor Williamson; se resolvió hacer la concesion de dicho camino á los señores Montero y Hermanos, con facultad de trasmitir el permiso á una compañia anónima, sujeta siempre á las leyes y tribunales nacionales, libre importacion de material, exencion de contribuciones, facultad para construir un muelle en Iquique y uso gratuito de terrenos baldíos.

La obra empezará á los seis meses de firmada la escritura.

El ancho entre rieles será de 30 pulgadas inglesas.

Se concede el derecho de cruzar la línea.

La propiedad es perpétua.

Tarifa: hasta 35 centavos por quintal en la bajada al puerto y 30 centavos de subida.

Conduccion del correo gratis.

Militares y empleados en comision, medio pasaje.

PISAGUA A SAL DE OBISPO.

Por la cláusula 36 de la concesion otorgada á D. Manuel A. Orihuela y D. José Pickering para el ferrocarril de Iquique á la Noria, se les dió preferencia para

Por decreto de 21 de Diciembre de 1864, y sin oir el parecer de la Direccion de Obras Públicas, se aceptaron por completo estas bases, salvo la determinacion del capital social que no debia fijarse hasta que los ingenieros hicieran el presupuesto exacto: se impuso ademas al contratista la obligacion de establecer un telégrafo eléctrico en toda la extension de la via. No se exigió fianza.

El 18 de Mayo de 1869 [Ministro el señor Ferreyros] se concedió á D. Ramon Montero y Hermanos el derecho de construir y explotar un camino de hierro desde el puerto de Pisagua á Zapiga y Sal de Obispo y demas salitreras del Norte de la provincia de Tarapacá, hasta Pampa Negra y Negreros del Sur, con las ramificaciones necesarias; privilegio exclusivo por 25 años y propiedad por 60 años mas, pasando despues al dominio del Estado, el cual no queda por esto obligado á ningun desembolso, garantia, préstamo ni gravámen alguno.

El trabajo empezará á los seis meses de otorgada la escritura y la línea quedará lista treinta meses despues de los seis indicados.

Podrá organizarse una compañia anónima.

El entreriel será de 3 piés 6 pulgadas inglesas.

Podrá construirse un muelle en Pisagua para el embarque del salitre.

En lo demas sobre contribuciones, servicio militar, contrata de peones &ª, esta concesion no difiere de las otras de su especie.

El Subprefecto de Tarapacá dijo en 27 de Octubre de 1870 que la empresa tenia en el camino 300 trabajadores y que de las 34 millas que mide la línea, habia preparadas 7 ½ para rieles.

MEJIA A AREQUIPA.

Por ley especial de 9 de Octubre de 1860, autorizó ampliamente el Congreso al Ejecutivo para la construccion de un ferrocarril entre Islay y Arequipa—El Ejecutivo mandó en 6 de Noviembre siguiente, hacer el

trazo preliminar á los ingenieros Echegaray y Blume. Ejecutado este trazo en 1861, dichos ingenieros calcularon el costo del camino en 10.200,000 pesos. Por decreto de 25 de Febrero de 1862 convocó el Gobierno accionistas para la formacion de una sociedad anónima, con el objeto de llevar á cabo esta empresa. La falta de accionistas hizo fracasar el proyecto. Por nueva resolucion legislativa especial de 28 de Enero de 1863, concedió el Congreso la garantía de 7 por ciento y mandó que se provocaran propuestas. Entónces se presentaron D. Patricio Gibbson primero, y D. C. Hennigs despues, con proyectos de contratas, que por requerir el empleo de capitales del Estado para la ejecucion del camino, fueron rechazadas de plano.

Posteriormente volvió á presentarse D. Patricio Gibbson asociado á D. José Pikering, haciendo una nueva propuesta, que fué aceptada por decreto de 12 de Junio de 1863. Reconociase como máximum para la garantía de 7 por ciento el costo de 10.200,000 pesos; la garantía comenzaba á correr cuando se terminaran las primeras cuarenta millas solo por su propio costo, y por cada veinte de las restantes, cada vez que hubiera treinta concluidas. Ademas de los términos generales para esta clase de concesiones, la propiedad debia ser del Gobierno á los 99 años; la garantía era por 25, pero debia cesar antes si la línea producia el 7 por 100

favor de Gibbson y Pikering, estipulando el 7 por 100 sobre 15 millones.—Dividióse el camino en tres secciones á cuya terminacion sucesiva correria la garantia para el costo de cada una de ellas. Los trabajos debian empezar dos años despues y concluir en seis meses mas; habiendo garantizado la empresa el cumplimiento de todas sus obligaciones, con la fianza de 50,000 soles.

El máximun de la tarifa para los pasajes de primera clase se fijó en diez centavos por milla, y en cinco centavos para los de segunda; el del flete en uno y medio centavos por milla y por quintal; y finalmente, habria una tarifa especial para las mercaderias que lo exijiesen por su naturaleza.

En 12 de Diciembre de 1864 se firmó la escritura; y el plazo estipulado trascurrió sin que se hubiera dado principio á los trabajos.

Don Samuel Gibbson Getti y D. Eduardo Hoyd solicitaron tambien desde Lóndres, al propio tiempo que para los de Pisco á Ica, la próroga de un año para empezarlos. Nególes el Gobierno como en aquel caso toda personería en este asunto y por decreto de 18 de Enero de 1867, declaró insubsistente el contrato de 12 de Diciembre de 1864 y á Gibbson y Pickering incursos en la multa de 50,000 soles á que se hallaban obligados.

Gibbson y Pickering se querellaron del despojo ante la Corte Suprema y solicitado que se les exhonere de la multa.

El Congreso Constituyente resolvio en 10 de Julio de 1867 que se autorizara al Gobierno para formar una compañia anónima que se encargue de esta obra y que se nombrara, desde luego, un directorio provisional, confirmando al mismo tiempo la garantia del 7 por 100.

El Gobierno acaba de organizar dicho directorio por decreto de Agosto de 1867, componiéndose éste de la manera siguiente.

Presidente	Dr.	D. Mariano F. Paz Soldan
Director		„ Francisco G. Calderon
„		„ Armando de la Puente
„		„ Emilio Rivera
„		„ Manuel Moscoso Melgar.

Este ferrocarril está tambien comprendido en los tres que Meiggs Bates y C.ª han propuesto construir, hasta aquí.

AREQUIPA A PUNO.

La ley de 8 de Noviembre de 1864 autorizó al Poder Ejecutivo para hacer los estudios y el trazo preliminar de las vias férreas que fuese conveniente implantar en la República.

La ley de 15 de Enero de 1869 le autorizó para contratar la construccion de los ferrocarriles de Puno y Cuzco.

Por decreto de 19 del mismo mes se aceptó la propuesta de D. Enrique Meiggs para ejecutar los estudios y el trazo preliminar.

El 30 de Agosto siguiente presentó los estudios el ingeniero D. Juan L. Thorndike, hechos bajo su inspeccion por los ingenieros D. Alejandro Guido de Vigneau (de Arequipa al Portezuelo de Lagunillas) y D. T. G. Henister (del Portezuelo á Puno) computándose la distancia total en 77.60 millas inglesas, una elevacion de 1,398 piés sobre el nivel del lago Titicaca y de 13,902 sobre el nivel del mar.

El costo total se presupuestó en 31.790,000 soles. El

Tres dias despues, el 6, informó la comision dando la preterencia á la proposicion del señor Meiggs.

El mismo dia 6 pasó el expediente á informe de una comision de comerciantes, que lo fueron, D. Dionisio Derteano, D. Julian del Valle y D. Tomas Goin, con el objeto de formular el proyecto de contrata.

El 24 de Noviembre presentó la comision de comerciantes su informe y proyecto, con cuyo documento pasó el expediente á dictámen del señor Fiscal (Ureta) quien lo evacuó el 13 de Diciembre.

De este se dió el 16 vista á D. Enrique Meiggs y contestada el 17, el 18 decretó el Supremo Gobierno aceptando la propuesta de D. Enrique con preferencia á la de Salinas y pactando, ademas de las cláusulas generales, que el camino será entregado expedito para el servicio público dentro de cinco años y cuarenta dias, despues de firmada la escritura. La suspension del trabajo en mas de tres meses seguidos dará derecho al Gobierno para anular el contrato; igual derecho le dará al Gobierno la resistencia de Meiggs á someterse á la decision de árbitros en varios casos especificados. El contratista garantiza por tres años la perfeccion de la via y el cuidado á su costa, salvos los deterioros ocasionados por casos fortuitos. La via podrá ser entregada por secciones, cuyo uso gratuito le queda reservado al constructor para el trasporte de sus materiales. El contratista podrá introducir trabajadores de paises extranjeros, cuyas contratas tendrán en el Perú fuerza ejecutiva. Habrá excepcion completa de todo servicio militar y municipal. El Gobierno dará gratuitamente todos los terrenos baldíos necesarios para el camino. El contratista es responsable de los daños que cause en su vecindario. Serán libres de contribuciones y de derecho de importacion las máquinas, rieles, víveres, forraje, pólvora y demas necesario para los trabajos. A fin de facilitarlos se habilita el puerto de Islay y las caletas de Mollendo y Mejia para la importacion. Se le concede libre tráfico por el ferrocarril de Mejia á Arequipa.

El Gobierno pagará por la obra y sus anexos 32 millones de soles en bonos con la fecha del contrato; de los cuales depositará 7.000,000 á los 40 dias de otor-

gada la escritura; estos vales ganarán el 6 por ciento. El resto se le abonará al contratista en partidas mensuales correspondientes á los trabajos hechos, segun certificacion del ingeniero inspector de la obra. Cada seis meses se liquidará la cuenta.

Como garantia el contratista dejará en depósito el 10 por ciento de sus cobros hasta un millon de soles, que le será devuelto con sus intereses el dia que fenezcan todas sus responsabilidades.

Los Tribunales peruanos decidirán cualquiera diferencia que ocurra en el contrato, el cual no se suspende por enfermedad, y en caso de muerte pasará á los sucesores del contratista.

Las minas, fósiles y antigüedades que se descubran, pertenecen al Gobierno.

El 23 de Diciembre de 1869 aceptó D. Enrique Meiggs las bases del contrato y *el* 31 *del mismo mes* se otorgó la escritura.

El 20 de Enero de 1870 se encargó al señor Ministro de Justicia que oficiase á los Prefectos sobre la expropiacion de terrenos para el ferrocarril.

El 25 de Agosto se nombró Superintendente de la segunda seccion de este camino al Coronel graduado D. Miguel Zegarra.

El 7 de Noviembre el ingeniero en jefe informó al señor Prefecto de Arequipa de que tenia ya seis millas

línea entre Arequipa, Puno y Cuzco, se declaró que el ingeniero Sieber continuara de interventor en los trabajos, autorizados por ley del Congreso, fecha en 15 de Enero de 1869.

El 23 de Agosto informó el señor Meiggs al señor Ministro Santa Maria que la comision encargada de los estudios habia salido de Areçuipa el dia 1º de Agosto á las órdenes del ingeniero D. Victor Pretot Freire, y que para aquella fecha tenia recorridas mas de 30 millas.

El señor Ministro Santa Maria dijo en 24 de Agosto al señor Meiggs que los vecinos de Azángaro deseaban que la línea pase por allí; á lo cual contestó el empresario que esta es una de las rutas que estudiarán los ingenieros.

ARICA A TACNA.

El Congreso de 1851 autorizó en 16 de Diciembre al Poder Ejecutivo para contratar la construccion de un ferrocarril desde el puerto de Arica á la ciudad de Tacna, cuya ley obtuvo el cúmplase el dia 18 del mismo mes.

En 6 de Agosto de 1862 y con vista de los planos levantados por el ingeniero D. W. Evans, se concedió á D. José Hegan privilegio para la construccion del camino, con tal de que lo empezase en un año y lo terminara en tres.

Diósele propiedad y privilegio exclusivo por noventa y nueve años, pasando luego al Estado; terrenos gratis; exencion de derechos de aduana, de toda contribucion y servicio de guerra por los mismos noventa y nueve años; facultad para construir un muelle y para importar 400 chinos, abonándosele la prima de 30 pesos. Las tropas y la correspondencia oficial pasarán gratuitamente la línea, y cualquier otro efecto del Gobierno por la mitad del precio de tarifa. Esta concede 4 pesos por pasaje de 1ª, 2 por 2ª; 5 reales por quintal ó 15 por carga de mula, sin que ningun bulto pague menos de 4 reales.

El Gobierno abona $ 2.000,000 en vales de 4 ½ por ciento, que le serán devueltos á los tres años de recibidos.

El Gobierno garantizó por 25 años el 6 ½ por ciento de los capitales invertidos en el camino.

Concedióse á Hegan el derecho de trasmision, menos á un Gobierno extranjero, y se le imponia ademas una multa de $ 250,000 para el caso de no concluir el camino en el plazo fijado.

El camino, segun el informe del ingeniero D. Luis Mariani, [Junio 30 de 1856] tiene 38 ¾ millas inglesas ó unos 62 kilómetros.

En 23 de Mayo de 1857 se aprobó el traspaso que hizo Hegan de sus derechos á una compañia anónima.

En Setiembre 12 de 1857 el Gobierno declaró que la compañia que habia sucedido á Hegan tenia derecho para formar libremente sus estatutos.

Por via de ensayo se rebajó á la mitad la tarifa de fletes en 15 de Junio de 1859, con cuyo motivo aparecieron los nombres de D. Diego Hainsworth, D. Juan Anodell, D. Cárlos L. Worm y D. Godofredo Abell firmando la tarifa.

Hoy nada tiene que hacer el Gobierno con este camino, que se mantiene por sí y creo que produce bastante.

TACNA A LA FRONTERA DE BOLIVIA.

Por el Ministerio de Obras Públicas (señor Ministro Gálvez) se comisionó en 16 de Enero de 1869 al ingeniero D. Federico Hohagen para hacer los estudios de un camino de hierro entre Tacna y la ciudad de Puno, con ramificaciones en el Desaguadero ó en cualquier otro punto de la frontera de Bolivia, que fuese mas conveniente.

Posteriormente, el 28 del mismo Enero, se expidió por el Congreso una ley, con *fiat* del 29, autorizando al Ejecutivo para que mande hacer los estudios, verificar los trazos y firmar el presupuesto de un ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, atravesando los valles de Sama, Locumba, Moquegua y parte del territorio del departamento de Puno.

El 8 de Enero de 1870 (Ministro señor Dorado) se nombró al ingeniero D. Alejandro M. Guido de Vigneau para los estudios preliminares y definitivos de este ferrocarril.

El 8 de Junio del mismo año, recibidos en el Ministerio los estudios, se dispuso (por el señor Secada) sacar á remate la obra, señalándose el término de treinta dias y á condicion de prestar los licitadores una fianza de 500,000 soles.

En virtud de esta convocatoria, se presentaron á la subasta el 5 de Julio los señores Dockendorff y Cª, Déves frères y John Davis Campbell, haciendo propuestas que no vale la pena mencionar, desde que—

En 25 de Julio se aceptó la de D. Juan Davis Campbell, socio representante de Hainsworth y Cª de Tacna, y D. Carlos Ochsenius, apoderado de E. Eslanger y Cª de Paris, quienes se comprometieron á hacer el camino sin gravámen para el fisco, y por solo un simple permiso que para ello pedian.

El Ministro señor Santa Maria firmó el decreto en favor de dichos señores, con las siguientes condiciones:

Organizarán una sociedad anónima bajo el título de "Ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia."

Empezarán los trabajos á los diez y ocho meses de

firmada la escritura y se obligan á concluirlos seis años despues.

La propiedad pertenecerá siempre á la Compañía.

Concesion de terrenos gratis: exencion de derechos, contribuciones y servicio militar.

En cambio conducirá la empresa sin retribucion las balijas del correo y por la mitad del precio las tropas y empleados en comision.

El Gobierno podrá adquirir cuando quiera la propiedad del camino, á precio que fijen peritos.

En caso de guerra el Gobierno tomará con el camino, sin indemnizacion á la empresa, las medidas que juzgue convenientes.

No habrá transferencia sin prévio aviso al Gobierno.

En el Senado de 1870—71 se suscitó la cuestion sobre que el Gobierno no debia dar auxilio alguno á esta empresa; pero nada en sustancia se resolvió.

DATOS IMPORTANTES

SOBRE FERROCARRILES Y SU LEGISLACION.

En el interesantísimo libro titulado *A hand-book of railway law*, publicado en Lóndres por ARTHUR MORE, Esq. se lee:

Antes de 1840 no existia legislacion general con respecto á ferrocarriles. Entonces se pensó que por primera vez era conveniente á la seguridad pública proveer á la competente supervision de los caminos de hierro por medio de dicha ley general hasta donde fuese dado.

El primer ferrocarril completo del Reino Unido fué el de Liverpool á Manchester, incorporado (reconocido legalmente) en 1826.

En los 38 años corridos desde 1821 en que se dió la ley para el ferrocarril de Stockton y Darlington, hasta 1858 inclusive, se aprobaron nada menos que 1,686 leyes, de las cuales 1,248 para Inglaterra y Gales, 279 para Escocia y 159 para Irlanda.

d.

En el mismo período crecieron los ferrocarriles, de 32 millas, que tiene el de Liverpool á Manchester, á 9,116 millas abiertas al tráfico en 1857, ademas de hallarse en construccion una cuarta parte mas de aquel número. Mas de 130 millones de pasajes hubo en dicho año, costando unas £ 3 por término medio cada pasaje.

De £ 1.692,600 el capital aumentó á £ 377.767,790 en Enero de 1857, creciendo despues á un valor casi igual á la mitad de la deuda de la Gran Bretaña, á mas de la deuda francesa, á una cantidad igual á las deudas de Austria y Rusia reunidas, y al total de las deudas juntas de las demas naciones de Europa.

El interes de este enorme capital colocado al 5 por ciento anual producia tanto como las rentas de los Estados Unidos, ó como las de Prusia y España combinadas.

Casi una quinta parte de los miembros de la Cámara de los Comunes eran accionistas, directores, ingenieros ó interesados en las compañías de ferrocarriles, y lo mismo un décimo de la Cámara de los Lores.

Mas de 130,000 personas se hallaban empleadas en los caminos de hierro directamente, sin contar 2.673 directores y 486 auditores, ademas de los constructores de rieles, locomotoras, carros y los industriales de otra clase que viven de los ferrocarriles.

Esto prueba la vasta importancia que tenia el negocio ya en la fecha citada.

Mr. Nogent de St Laurens en su obra: *Traité de la Legislation et de la Jurisprudence des Chemins de Fer*, dice:

El camino de hierro *Viaduct* de Lóndres á Greenwich está hecho de un extremo al otro sobre 940 arcadas de ladrillos; está alumbrado con gas en toda la linea y tiene pasajes laterales en ambos costados que miden 7 metros de ancho y estan plantados de árboles. Costó 1.350,000 francos ó 270.000 el kilómetro ó sean 1.080,000 la legua.

El camino de Liverpool á Manchester costó £ 1.525,536; tiene 13 leguas y sin embargo en 1838 pagaba 10 por ciento de interes.

FRANCIA.

En tiempo de Luis XIV, á fines del siglo 18 cuando se establecieron en Francia las primeras diligencias, los propietarios de tierras hacian ellos mismos el camino y consideraban como un atentado contra la propiedad la intervencion del Gobierno en la ejecucion de un camino ó de un canal, á punto de que el duque de Nemours mandara hacer fuego contra los primeros trabajadores que fueron á construir el canal de Briare.

La ordenanza real de 22 de Junio — 13 de Agosto de 1842 dividió el territorio frances en 5 inspecciones confiadas cada una á un inspector divisionario de puentes y calzadas, encargándole el estudio de los caminos de hierro en su territorio, y de la supervigilancia de su construccion. El inspector divisionario y tres inspectores generales de puentes y calzadas, con un ingeniero secretario, forman la seccion de caminos de hierro.

A esta junta ayuda la comision administrativa encargada de la estadística, que es consultada sobre adquisicion de terrenos y proyectos de ferrocarriles, sobre bosques de explotacion, reglamentos de policia para ferrocarriles y en general sobre el establecimiento y explotacion de dichos caminos.

Finalmente existe la comision superior presidida por el Ministro de Obras Públicas ó el subsecretario, que debe resolver todas las cuestiones valiéndose de hombres politicos, militares, científicos, etc.

En resúmen, el método para llevar á cabo un camino de hierro es este:

Estudios dirigidos por el inspector divisionario y hechos por sus ingenieros.

Exámen posterior de que se dará luego idea.

Informe de la municipalidad, de la comision de trazos y de la de estadística.

Informe del consejo general de puentes y calzadas.

Resolucion del Ministro.

Cuando se modifica el proyecto, se le somete á un informe suplementario, repitiendo su exámen en la parte modificada.

El camino se saca á remate, exigiéndose fianza para garantizar su ejecucion.

Hecho el camino y estipulada la participacion del Estado ó por contrata ó porque el Estado dió fondos para hacerlo ó garantizó sus réditos, se establece la manera de justificar sus productos, segun el modelo de la concesion de Paris á Orleans y de Estrasburgo á Basle (ordenanza de 20 de Octubre de 1843) á saber:

Un comisionado del Gobierno interviene en todos los actos financieros de la compañia y al efecto esta le pasa copia de todas sus resoluciones, cuentas y demas documentos que acrediten su manejo. Pone á su disposicion todos los edificios, establecimientos, caja y cartera. El comisionado puede exigir la reunion de la junta de administracion. Todo esto sin perjuicio de las disposiciones del Ministro.

El comisionado puede asistir á la junta general y hacer que conste su opinion.

La via ha de ser doble en todo el camino. En las estaciones y sus aproches habrá ademas las carrileras precisas.

Los rieles deben ser de primera calidad y pesar 30 kilógramos por metro.

El balastro ha de ser excelente.

Las cercas serán de mamposteria, de pared de tierra, de madera, de postes con alambre ó de foso de un metro de profundidad y 50 centímetros de ancho.

Las puertas abrirán hácia los terrenos adyacentes y no hácia el camino.

El camino tendrá un terraplen de 8 metros 30 centímetros en la parte llana y 7 metros 40 centímetros en las rocas y cortes entre parapetos y subterráneos.

Entre los rieles no habrá menos de 1 metro 44 centímetros y la distancia entre dos carrileras será de 1 metro 80 centímetros entre las faces exteriores de los rieles.

Entre el riel y la arista del terraplen habrá 1.50 en la parte llana y 1 en rocas y cortes.

El radio mínimo es de 1,000 metros.

La gradiente máxima 5 milímetros por metro.

Las estaciones serán señaladas por la administracion con audiencia de la compañia. Habrá casas de madera para el peon caminero en los cambios de via.

Un ferrocarril cruzará siempre el camino real en puente ó en zanja, á menos de que haya obstáculo invencible. El camino vecinal, á nivel.

Al cruzar por sobre el camino, el ojo del puente no tendrá menos de 8 metros en camino real; 7 en el departamental; 5 en el vecinal, y 4 en el de poco tráfico. Su altura 5 metros; ancho del parapeto 7.40; alto del parapeto 80 centímetros.

Al cruzar por debajo, el puente que sostiene el camino de ruedas tendrá 8 metros de ancho para el real, 7 para el departamental, 5 para el vecinal, 4 para el de poco tráfico. El ojo del puente será de 7.40 y la distancia 4.30.

Al cruzar á nivel, los rieles no tendrán altura ni profundidad que exceda de 3 centímetros y no ofrecerán ningun obstáculo á la circulacion.

Hecho el camino y estipulada la participaci
ó por contrata ó porque el Estado dió fondos
garantizó sus réditos, se establece la manera
sus productos, segun el modelo de la conces
Orleans y de Estrasburgo á Basle (ordenanza
bre de 1843) á saber:

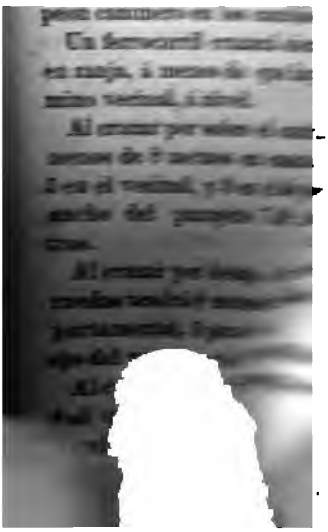
Un comisionado del Gobierno interviene en
financieros de la compañia y al efecto esta le
todas sus resoluciones, cuentas y demas d
acrediten su manejo. Pone á su disposicion
cios, establecimientos, caja y cartera. El com
exigir la reunion de la junta de administraci
sin perjuicio de las disposiciones del Ministro.

El comisionado puede asistir á la junta g
que conste su opinion.

Ademas tiene la comision de finanzas dere
en las cuentas.

Todos los años serán estas presentadas y el
brará una comision que las examine en el mi
compañia.

Entregado el camino á la compañia, quedi
su manejo y sostenimiento, y forma inmediat
nos y descripcion del camino y sus dependen
de los puentes, via



Alemania por
por PRÓSPERO

so de un parti-

o podrá construir-

. hacer los estudios del

o pudieren avenirse, á todos

En todo punto que la administracion lo exija habrá puerta con guarda para abrirla y cerrarla.

La compañia desaguará toda represa de agua hecha por causa de sus trabajos; los desagües serán de mamposteria.

Ningun ferrocarril podrá interrumpir la navegacion de los rios.

Tampoco podrá interrumpir el tráfico en los caminos. Si hace alguno provisional, lo hará examinar por el ingeniero del Estado antes de abrirlo al público.

Los cortes subterráneos tendrán 7.40 de ancho entre los parapetos y 5.50 de altura.

Las filtraciones de los subterráneos serán contenidas por la compañia.

Las bóvedas, sócalos, coronamientos, y demas obras de resistencias se harán con piedra de talla. Si no la hubiere, se tolerará el ladrillo.

Todo terreno necesario á la via será comprado y pagado por la compañia, lo mismo que los derechos de agua, ocupacion temporal, destruccion de fábricas, etc.

La compañia hará á su costa el plano del camino con sus deslindes, inventarios, y demas circunstancias convenientes.

Los trabajos en la zona militar corresponden á los ingenie-

cion del camino, el Estado la mandará hacer de oficio, interin la saca á remate, todo á costa de la compañia.

Las máquinas locomotoras serán fumíboras.

Habrá coches de 1ª, 2ª y 3ª clase.

MEDIDAS: El ancho del terraplen en su superficie para dos carrileras es de 1.30 metros, menos en las zanjas, cortes y rocas que es 1.40.

El ancho entre los bordes interiores de los rieles será de 44 centímetros.

El ancho entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista del camino será 1.50 metros; menos en cortes y rocas que será 1 metro.

Estas medidas pueden ser modificadas á propuesta de la compañia.

La gradiente mayor es de 5 por ciento; el término medio 3—3½ por ciento.

El mínimun del radio de las curvas 800 metros á 1,000.

Los desvios deben ser calculados matemáticamente.

Los puentes sobre los caminos vecinales tendrán 5 metros de alto y 5 de ancho. Serán de calicanto ó hierro.

La gradiente de caminos sustitutos 3 por ciento para caminos públicos, 5 para vecinales.

ALEMANIA.

De *Legislacion de los Caminos de Hierro en Alemania* por M. VON REDEN traducida al frances y anotada por PRÓSPERO TOURNEUX, 1845, son los datos siguientes:

Para los caminos de hierro destinados al uso de un particular no se necesita permiso del Gobierno.

Ningun camino de hierro para uso público podrá construirse sin permiso del Gobierno.

El Gobierno concede permiso para hacer los estudios del trazo y para construir el camino.

Si dos ó mas lo pidieren y no pudieren avenirse, á todos se les concederá.

La concesion de estudios es una recomendacion de preferencia para la de construccion en igualdad de otras circunstancias.

Para obtener la concesion de estudios se necesita: 1º Que no se haya hecho otra anterior ni haya camino con privilegio en esa via; 2º Que sea útil el proyecto y no cause perjuicio, poniendo trabas á otra inmediata y en cuya ejecucion tenga el Gobierno interes por razones comerciales ó de provecho general; 3º Que la posicion de la persona solicitante inspire confianza.

El Gobierno podrá exigir garantia de que se harán los estudios.

El proyecto de camino pasará á informe de una comision de propietarios que juzgarán sobre su conveniencia.

Con el informe favorable de esta comision pasará el proyecto á la junta de ingenieros.

Es condicion de todo proyecto que manifieste los puntos extremos y los principales intermedios;

Que á ningun otro individuo se le dará el mismo permiso;

Que sin embargo se considerará como separada y agena de esta concesion la de una ramificacion y la prolongacion de la linea.

En este caso ambas empresas se pondrán de acuerdo para

La compañia está obligada á presentar sus cuentas al Estado.

Despues del plazo de la concesion la propiedad del camino pasa al Estado.

El Estado se reserva el derecho de comprar todo camino de hierro al cabo de cierto número de años.

El Estado tiene derecho á conservar un inspector en los asuntos de la compañia.

El Estado se servirá gratuitamente del camino en tiempo de guerra.

El Estado cederá siempre gratuitamente sus terrenos para construir caminos de hierro.

Como todo monopolio tiene sus inconvenientes, es necesario que el Gobierno se mezcle en las relaciones interiores de la compañia y en la direccion de sus negocios.

Los empleados de la compañia no podrán ejercer funciones de policia si no llevan uniforme en el momento de ejercerlas.

En las concesiones nuevas se exigirá como condicion indispensable el establecimiento del telégrafo en toda la linea.

Hace diez años (dice en 1845 von Reden) que la Alemania toda rechazaba, con muy pocas excepciones, los caminos de hierro, porque se les consideraba como orígen de males sin cuento.

BÉLGICA.

La Ordenanza dada por Leopoldo, Rey de los belgas, dispone:

No se permiten árboles á 20 metros de un camino, sin permiso del Gobierno.

Ni á 8 metros montones de piedras ni otra sustancia.

Ni abrir canteras ni minas á 20 metros.

Ni zanjas.

Ni poner edificios de madera, paja ni otra sustancia combustible, ni depósito de granos ó paja ú otra sustancia combustible.

LEYES PENALES.

ALEMANIA. — La compañía está obligada á pagar los daños y perjuicios que sufrieren tanto los pasajeros como las mercancías, menos cuando ocurrieren por culpa del perjudicado ó hubiere fuerza mayor.

PRUSIA. — La compañía es responsable de todos los daños que causare, y la naturaleza peligrosa de la empresa no puede ser considerada como caso extraordinario que garantice la indemnidad.

BAVIERA. — La compañía es responsable á las demandas por indemnizacion, fundadas en derecho, cuando el daño proviene de la empresa.

HAMBURGO. — La compañía es responsable del resultado de la imprudencia ó descuido de sus empleados ó de la imperfeccion de sus construcciones ó de la negligencia de su vigilancia.

FRANCIA. — El que por descuido ó negligencia causare un accidente del que resultaren heridas, sufrirá diez meses de prision y mil francos de multa. Si resultare muerte, la prision será de seis meses á cinco años y la multa de trescien-

Estados Unidos. — Las compañías son responsables como cualesquiera otros porteadores.

Bélgica. — So pena de 500 francos de multa y la destruccion de lo hecho, despues de un aviso racional, por la via administrativa.

El que ponga obstáculo ó impedimento á un camino de hierro pagará de 50 á 200 francos de multa.

Será colocado bajo la vigilancia de la policía por 2 á 5 años.

Si ocasionare accidente, sufrirá las penas del código penal.

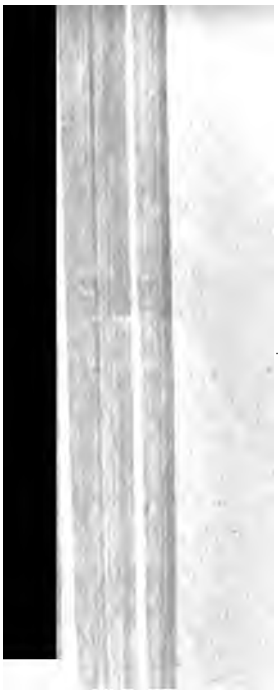
El culpable de un accidente por descuido ó negligencia ó falta de cumplimiento á las reglas, pagará 16 á 200 francos de multa.

En caso de heridas sufrirá prision de 15 dias á 6 meses; si de muerte, prision de 6 meses á 5 años y multa de 1,000 frs.

El Gobierno podrá dar á los empleados de un ferrocarril atribuciones de policía.

En este caso prestarán juramento para el desempeño del destino que no abrazará sino los linderos de la compañía.

La cuenta que dé un agente así nombrado hará fe, hasta prueba en contrario, sobre todo hecho que contravenga al reglamento.



Las únicas acciones que se han hecho efectivas son las que empresarios particulares, por virtud del derecho de trasmision han hecho crear, cediendo, como en la empresa de Eten, parte del privilegio á compañias que han formado. En este caso el interes individual ha alcanzado mas que todos los esfuerzos del Gobierno.

ACUEDUCTOS.

Las compañias por regla general se han obligado á hacer los necesarios para no interrumpir el curso de las aguas con la obra nueva, segun consta en todas las *Especificaciones*.

Puede suspenderse temporariamente el uso de un acueducto para obras de urgencia; pero luego deben reponerse las cosas á su anterior estado.

ACUAS.

No interrumpirá jamas la nueva obra del ferrocarril el libre curso de las aguas y el empresario construirá para ello los puentes y acueductos necesarios.

El Gobierno se obligó en el contrato de Arequipa á Puno y Cuzco (1868) á allanar las dificultades que pudieran presentarse para la provision del agua necesaria al consumo de los trabajadores, uso de las locomotoras y obras de la via y sus dependencias, pagando el contratista las indemnizaciones correspondientes.

Terminada la obra, volverán las aguas á su dueño.

Lo mismo se pactó en el contrato de Tacna á la frontera de Bolivia, y en casi todos los vigentes; siendo de advertir, 1º (con las palabras del señor Fiscal de la Exema. Corte Suprema) que "el Gobierno tampoco puede disponer de las aguas ó manantiales de propiedad particular, ni variar su curso, ni tampoco de las casas, terrenos, sitios, cosas ú objetos agenos, ni obligarse á ser actor ó gestor en los casos que ocarriesen para la expropiacion forzada. Si la empresa realiza á destajo, por contrato ó precio convenido, los empresarios deben salvar las dificultades que se les presenten y arreglar las cuestiones ó contiendas que se suscitaren, sin tomar el Gobierno en ellas otra ingerencia que la de prote-

cion legal y aquellas en que es llamado á intervenir por causa de pública utilidad. Es dudoso que ocurran, pues el pueblo, que conoce el bien que la obra le produce, será dócil y se prestará á remover tropiezos, dificultades y contiendas. Las varias empresas que se han plantificado han asumido esos cuidados." (Ferrocarril de Arequipa, 1868.) y 2° que las condiciones de que se ocupan las cláusulas sobre provision de aguas, solo tendrán la duracion del contrato, pues terminado este, han de volver los terrenos y aguas que provisionalmente se ocupen durante los trabajos, al dominio y uso de aquellos á quienes correspondan. (Ferrocarril de Arequipa á Puno, 1869.)

En lugares á donde la cantidad de agua es insignificante y no pueda dañar la solidez del terraplen, se amontonarán piedras sueltas que permitan la libre filtracion del agua. A estos albañales se les da el nombre de *albañales de filtracion*, y serán construidos en los lugares indicados en el perfil y plano de la via proyectada. La capa de piedras tendrá generalmente 5' 0' de alto y 10 ó 12 piés de ancho, atravesando el terraplen en toda su extension.

ALBAÑALES.

En el contrato de Pacasmayo á Guadalupe ocurre:—Albañales de poca altura y de claros pequeños, como igualmente las murallas de retencion al pié de terraplenes en faldas escarpadas, serán de piedra seca, y solo en casos es-

del ferrocarril de Pisco á Ica (1864) en el cual se añadió: "*y se declara que este ancho es el que adopta el Gobierno para todas las líneas férreas que se establezcan, ya sean subvencionadas por el Gobierno ó por compañías particulares.*"

Don José Boza, empresario del ferrocarril citado, pidió que se le permitiese variar de ancho; pero el Gobierno estuvo á lo mandado y declaró sin lugar la solicitud; sosteniendo siempre y en todos los casos el ancho indicado.

La denominacion varió mas tarde, pues al camino de Lima á Chancay se le prescribió por ancho de via "el de las que se hallan establecidas de Lima al Callao y de la capital á Chorrillos." Al ferrocarril de Pimentel á Chiclayo se le dió la misma medida, haciendo, sin necesidad y puede decirse por decidia, una referencia que pudo evitarse citando la medida justa.

De Lima á Pisco se exigió 4 piés 8 y media pulgadas medida inglesa; lo mismo al de Malabrigo á Ascope y al de Salaverry á Trujillo, cuyo empresario solicitó tambien inútilmente la reduccion de esta medida, cuya reduccion se declaró sin lugar el 24 de Junio de 1870, á saber:—

"Visto el anterior recurso de don José Manuel Ugarte, empresario de la obra del ferrocarril del puerto de Salaverry á la ciudad de Trujillo, y considerando: que por base general fijada por el Gobierno para la construccion de todos los ferrocarriles que se construyan en la República, el ancho de la via debe ser de 4 piés 8 y media pulgadas, y no el de 3 piés 6 pulgadas, como lo solicita el recurrente, se declara sin lugar la modificacion pedida por dicho empresario, de la cláusula 4ª del decreto de 25 de Abril último.—Rúbrica de S. E.—SANTA MARIA."

El ancho normal de la via se fijó en 1.44 metros para el ferrocarril de Lima á la Oroya, para el de Pacasmayo á Cajamarca, para el de Arequipa á Puno, para el de Pacasmayo á Guadalupe etc.

En el expediente del ferrocarril de Pisagua á Sal de Obispo se dice "que estando destinado principalmente este ferrocarril á la conduccion del salitre del interior á la costa, la empresa adoptará para la via el ancho de 3 piés 6 pulgadas, medida inglesa, entre rieles."

El ancho del camino al nivel de la gradiente: en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen 14 piés.

En excavacion de roca sólida 12 piés á 1 pié mas abajo de la gradiente. En estas excavaciones se sacará siempre el material 1 pié mas abajo de la gradiente. (Ferrocarril de Arequipa, 1868.)

Ancho del camino al nivel de la gradiente: en tierra ó cas-

cajo, tanto en excavacion como en terraplen, 3 metros 962 ó 13 piés ingleses.

En excavacion de roca sólida 3 metros 6,565 ó 12 piés. En los puntos donde haya atolladeros, ademas del ancho reservado para el camino habrá en las excavaciones una zanja que será toda cubierta con piedra. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

Ancho del camino al nivel de la gradiente: en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, 4 metros 30 centímetros.

En excavacion de roca sólida 3 metros 70 centímetros á 30 centímetros mas abajo de la gradiente. (Ferrocarril de Lima á la Oroya, 1869.)

Ancho del camino al nivel de la gradiente: en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen 4 metros 30 centímetros.

En excavacion de roca sólida 3 metros 70 centímetros á 30 centímetros mas abajo de la gradiente.

Ancho al nivel de la gradiente: n tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen 4 metros 30 centímetros

El ancho entre los rieles (*guage*) será 4' 8½. (Ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

ANTIGUEDADES.

El contrato de Arica á Tacna de 6 de Agosto de 1852 se anuló porque los concesionistas no aceptaron la adjudicacion.

En otros ha ocurrido la anulacion por falta de fianza.

El Gobierno siempre se ha reservado el derecho de declarar administrativamente la nulidad en los casos pactados.

APOYO OFICIAL.

En el contrato de Iquique á la Noria y generalmente en todos los hechos hasta la fecha se ha pactado que las autoridades políticas darán mano fuerte al empresario para hacer que los trabajadores cumplan con sus contratos.

El Gobierno ha ofrecido en todos los contratos que prestará su proteccion á los ferrocarriles.

APROBACION SUPREMA.

En 15 de Junio de 1869 se dió á la propuesta de don Andres Alvarez Calderon para el contrato de Lima á Pisco, de la misma manera que se habia dado á todos los contratos celebrados en el pais.

El Gobierno se reserva siempre la aprobacion de los planos, y la de los traspasos, so pena de nulidad.

ARBITRAMIENTO.

En el contrato de Arequipa á Puno y Cuzco se pactó que toda discordia entre la empresa y el Gobierno relativa á la construccion de la obra, se dirimirá por un ingeniero nombrado por cada parte y un tercero nombrado por los árbitros, sin mas recurso.

Lo mismo se ha pactado en varios otros contratos, agregándose la cláusula penal de nulidad del contrato declarada administrativamente en caso de no someterse al fallo arbitral.

cajo, tanto en excavacion como en terraplen, 3 metros 962 á
13 piés ingleses.

En excavacion de roca sólida 3 metros 6,565 ó 12 piés. En los puntos donde haya atolladeros, ademas del ancho reservado para el camino habrá en las excavaciones una zanja que será toda cubierta con piedra. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

Ancho del camino al nivel de la gradiente: en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen, 4 metros 30 centímetros.

En excavacion de roca sólida 3 metros 70 centímetros á 30 centímetros mas abajo de la gradiente. (Ferrocarril de Lima á la Oroya, 1869.)

Ancho del camino al nivel de la gradiente: en tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen 4 metros 30 centímetros.

En excavacion de roca sólida 3 metros 70 centímetros á 30 centímetros mas abajo de la gradiente.

Ancho al nivel de la gradiente: n tierra ó cascajo, tanto en excavacion como en terraplen 4 metros 30 centímetros

El ancho entre los rieles (*guage*) será 4' 8½. (Ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

ANTIGUEDADES.

Queda establecido, por regla general, que si en la construccion de la via, se encontrasen algunos minerales, fósiles, antigüedades y otras cosas explotables, que desde luego serán de propiedad del Estado, los empresarios pondrán este hecho en conocimiento del Gobierno, para que este adopte las medidas que crea convenientes.

ANULACION.

Véase *Caducidad.*

El 26 de Febrero de 1825 se declaró la nulidad del contrato con don Tomas Gill para el ferrocarril de Lima al Callao por no tener objeto importante ni creerse indispensable para el tráfico, siendo mas conveniente la refaccion del (carretero) actual.

El plazo empezó por ser de ocho dias en 1826 para el remate del ferrocarril de Lima al Callao. Hoy está á la direccion del Ministro.

BALIJAS DEL CORREO.

Las conducirá gratis toda compañia ó empresa de ferrocarriles; lo mismo que á sus conductores.

Hay contratas en que se ha pactado que las balijas irán en un carro separado del de pasajeros.

Véase *Correspondencia* y *Papeletas de pasaje.*

BARRERAS.

En el ferrocarril de Lima á Pisco, así como en casi todos los demas, se ha mandado poner barreras en toda encrucijada de camino público ó de particular.

BASES.

Para todo remate se fijan con anticipacion por una comision de ingenieros que nombra el Ministro de Obras Públicas y se publican por la prensa con la debida anticipacion.

BONOS.

Se ofrecerán en el Perú por el término de 6 meses, tres mil bonos de á cien soles cada uno. (Ferrocarril de Pisco á Ica, 1868.)

Se concede á don José F. Canevaro el derecho de emitir bonos por la cantidad de 1.450,000 soles, expresándose en ellos la garantia del 7 por ciento que el Gobierno da á la empresa sobre esta cantidad por el término de 25 años. (Ferrocarril de Pisco á Ica, 1868.)

Los bonos que se entregan á la compañia no llevarán el talon de interes y amortizacion del 2º semestre de este año, quedando comprometida dicha compañia á poner á disposicion de los agentes financieros del Perú en Lóndres, antes del 1º de Junio y del 1º de Diciembre de cada año, la suma necesaria para el servicio de los expresados bonos. (Ferrocarril de Lima á Chancay, 1868.)

Los bonos llevarán la garantia del mismo ferrocarril, y del sobrante de las rentas de huano en Europa, (deducido el servicio de los compromisos contraidos hasta la fecha de la comision) aduánas y demas rentas nacionales, verificándose la entrega á los contratistas del modo siguiente: un millon despues de firmado el contrato, para ser empleado en los útiles y materiales necesarios para la via, con intervencion del comisionado por el Gobierno; otro millon despues de concluidas veinticinco millas de camino, y los seiscientos mil soles restantes, cuando esté expedita la mitad del camino. Estos bonos tendrán una amortizacion acumulativa del 2 por ciento que comenzará á contarse á los diez años de emitidos, conforme á la ley de 15 de Enero de 1868. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

La devolucion de los bonos del Gobierno se hará en la época que la empresa lo juzgue conveniente, siempre que sea dentro del término del privilegio. Esta devolucion podrá hacerla en los mismos bonos que recibe la empresa, ó en cualquier otro papel del Estado emitido hasta el dia, que gane el mismo interes, y que tenga en plaza el mismo valor en la época de la devolucion. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

cision del contrato, sin responsabilidad de multa, ni ninguna otra por don Andres A. Calderon, igualmente que por la del Estado. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc*, por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado del contratista. La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados 6 meses despues de firmada la escritura en un banco ó casa comercial de Europa ó América, á satisfaccion mutua del Gobierno y del contratista. (Ferrocarril de Arequipa á Puno, 1869.)

El Gobierno de acuerdo con el contratista, firmará por un decreto especial la redaccion, forma, serie, garantias, cambios y demas condiciones de emision, autorizacion y pago de intereses, que no esten previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de los dichos bonos. (Ferrocarril de Arequipa á Puno, 1869.)

El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno de la República del Perú y el contratista del ferrocarril trasandino entre Arequipa y Puno, y al hacerse la liquidacion cada 6 meses, se entregará á éste el saldo, si alguno hubiese en su favor, y si resultase en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que hayan de hacérsele. (Ferrocarril de Arequipa á Puno.)

Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú y un apoderado del contratista.

La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Lóndres, Paris, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados 6 meses despues de firmada la escritura, en un banco ó casa comercial de Europa ó América á satisfaccion mutua del Gobierno y del contratista.

El Gobierno, de acuerdo con el contratista, fijará por un decreto especial la redaccion, forma, series, hipoteca y garantias, cambios y demas condiciones de emision, amortizacion y pago de intereses, que no esten previstos en este contrato, y que no oponiéndose á él, sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos.

El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno del Perú y el contratista del ferrocarril entre el Callao y Lima á la Oroya y al hacerse la liquidacion cada 6 meses, se entregará á este el saldo, si alguno hubiese en su favor, y si resultare

en contra, se le cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérsele. (Ferrocarril de la Oroya, 1869.)

Se concede á la empresa el derecho de emitir bonos por la cantidad de tres millones de soles, expresándose en ellos la garantía del 7 por ciento que el Gobierno da á la empresa sobre esta cantidad por el término de 25 años. (Ferrocarril de Lima á Chancay y Huacho.)

Véase el contrato página 433, tomo 2º, relativo al precio de los bonos que tenia don E. Meiggs.

Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado *ad hoc* por el Supremo Gobierno del Perú, y un apoderado de los contratistas.

La emision de los bonos tendrá lugar en el Perú, Lóndres, París, Francfort y Nueva York, debiendo quedar depositados 6 meses despues de firmada la escritura, en un banco ó casa comercial en Europa ó América, á satisfaccion mutua del Gobierno y de los contratistas.

Queda estipulado que la redaccion, forma, serie, garantías, cambios y demas condiciones de emision, autorizacion y pago de intereses, que no esten previstos en este contrato y que no oponiéndose á él sean indispensables para la mejor seguridad, estimacion y servicio de dichos bonos, serán los mismos que se han fijado por el Gobierno de acuerdo con don Enrique Meiggs para los ferrocarriles del Callao y Lima á la Oroya y de Arequipa á Puno; debiendo tambien sobre entenderse para esta linea cualesquiera ventajas que en esta órden se otorgasen al referido Meiggs. (Ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

CADUCIDAD.

En el contrato de Iquique á la Noria, en el del Callao á la Oroya y en muchos otros se conviene en que el Gobierno administrativamente y sin intervencion judicial, declarará la caducidad cuando el contratista no cumpla los plazos.

En el contrato de Salaverry á Trujillo así lo hizo, aunque posteriormente revalidó el contrato por buenas razones.

En el de Pisco á Ica con don José Boza hizo la declaratoria de caducidad y él se quejó de despojo á la Corte Suprema.

Produjo caducidad en el contrato con Gibson y Pickering para el ferrocarril de Islay á Arequipa el trascurso del plazo sin empezar los trabajos.

La falta de presentacion de fianza en cierto término era causa de nulidad. Ahora se exige la fianza antes del remate.

Trascurrido el plazo para hacer los estudios, como en el caso del ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca, se declara la nulidad.

Tres meses de suspension de los trabajos producirá caducidad *ipso facto*, dice el contrato de Lima á Huacho.

Otra causa de caducidad encuentra el contrato de Eten á Ferreñafe en que los nuevos socios del concesionario no admitan las condiciones de nacionalidad y renuncia de reclamaciones diplomáticas.

En el contrato de Salaverry á Trujillo se declara innecesaria la intervencion judicial para la caducidad y para hacer efectiva la multa.

Don Enrique Meiggs se obligó en el contrato de Mejia á Arequipa á aceptar la caducidad como pena de suspension en los trabajos por tres meses y ademas á pagar daños y perjuicios al Gobierno.

Don Andres Alvares Calderon en su contrato de Lima á Pisco ha tenido varias vicisitudes de caducidad por falta de cumplimiento en los plazos; mas, "por equidad" se le han revalidado.

En los casos de caducidad del contrato el Gobierno solo estará obligado á pagar la parte de la obra bien ejecutada y los gastos en ella realizados y el contratista en el deber de indemnizar al Gobierno los daños y perjuicios sufridos por su falta. (Ferrocarril de la Oroya, 1869.)

CALLES.

En 17 de Noviembre de 1868 se permitió á don Guillermo D. Coursey (despues de habérselo negado) el establecimiento de los rieles que cruzan la calle del General Gamarra en el Callao para facilitar las operaciones de su fundicion.

El 21 de Abril de 1863 se declaró nula una contrata hecha por la Municipalidad con don José Plaint para poner ferrocarril en las calles de Lima.

En Julio de 1863 el Gobierno mandó comprar en Lóndres 3,400 varas de rieles de un pié de ancho para colocarlos en la calle desde la de Mercaderes hasta San Juan de Dios, en Lima.

En 2 de Agosto de 1866 el mismo Gobierno hizo una con-

vocatoria para el remate del ferrocarril de sangre en esta capital.

Barreda y Hermano en 22 de Noviembre de 1856 pactaron que con los rieles del ferrocarril de Chorrillos penetrarian por las calles de la ciudad tanto como lo hacia el ferrocarril del Callao.

El 23 de Julio de 1863 se le prohibió al ferrocarril de la Punta introducirse en las calles del Callao.

El señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema opinó que el ferrocarril del Callao tiene derecho en virtud de su contrato para traficar por las calles de la ciudad.

Las leyes comunes dicen que las calles son imprescriptibles por considerárselas fuera del comercio de los hombres.

CAMINOS PUBLICOS.

En todos los contratos se ha estipulado que cuando la via ferrea atraviese un camino público, debe dejar el espacio expedito para el tránsito de los carruajes.

Los caminos públicos ó de particulares serán restablecidos por la empresa y su costo incluido en la garantia.

CARGA DEL ESTADO.

Pagará la mitad de los precios de tarifa, debiendo las autoridades tomar las medidas necesarias para que no se abuse de esta concesion.

CARROS.

Los del camino de hierro han de ser de la mejor calidad ó como los que se usan en Inglaterra y los Estados Unidos.

Los habrá de 1ª y de 2ª clase para pasajeros, y otros para carga.

La falta de especificacion ha permitido que en la mayor parte de los carros usados no haya ni agua potable, ni excusado, ni telégrafo de soga, como en los Estados Unidos.

CASOS FORTUITOS.

Son guerra, revoluciones, epidemia ó fuerza mayor, terremotos, inundaciones, bravezas del mar y demas que define el derecho. "Imposibilidad, error, ó fallecimiento del ingeniero, naufragio de los materiales, guerra de potencias marítimas, etc., etc." reza el contrato Candamo para el ferrocarril de Lima al Callao.

CEPOS.

Los cepos, remaches y demas piezas tendrán la fuerza y solidez correspondiente para que el tráfico se haga con la mayor seguridad. (Ferrocarril de Iquique á la Noria, 1860.)

CERCAS.

Las cercas, puentes, canales y caminos públicos ó de particulares serán restablecidos por la empresa; pero incluyendo su costo en la garantia.

La empresa pondrá cerca á los fundos que traviese.

Las pondrá seguras en los terrenos cultivados.

Las restablecerá para que los vecinos no sufran, cuando para construir el camino las quitare.

CHAPAS PARA LOS RIELES.

Serán de la mejor calidad.

Serán de fuerza y solidez.

CLAVAZON.

Será de la mejor calidad.

COCHES.

Habrá coches para pasajeros de 1ª, 2ª y 3ª clase. Los de 1ª clase estarán divididos por asientos, cuatro en cada lado, forrados en tela fina de seda ó lana ó en tafilete, con muelles en el asiento. Los de 2ª clase tendrán los cuatro asientos corridos ó divididos segun el sistema americano, forrados el asiento y espaldar con tela mas ordinaria, sin elásticos ó muelles. Los de 3ª clase tendrán asientos de madera, con espaldar de lo mismo y habrá cinco asientos por banda. Pero estos coches como los anteriores estarán cubiertos para evitar la intemperie. (Ferrocarril de Arequipa, 1863.)

COMIENZO DE LA OBRA.

Todos los contratos especifican el dia en que debe comenzar la obra, como base para la aplicacion de la multa en caso de falta al plazo prefijado ó para pagar la prima si el empresario se adelantase á la fecha de la conclusion.

COMISION.

En cumplimiento de la resolucion legislativa de 28 de Enero del año de 1863, para la plantificacion de un ferrocarril proyectado entre Islay y Arequipa, extendiendo al 7 por ciento anual la garantia concedida sobre el costo de la obra se nombró una comision para que formulase un proyecto que contuviese las condiciones que debian servir de base á las propuestas, el cual se someteria al Gobierno para su exámen y aprobacion.

Vistas las diferentes propuestas hechas para la construccion de un ferrocarril entre la ciudad de Arequipa y los puertos de Mejia ó de Islay, nombróse para redactar el proyecto de decreto que serviria de minuta de la escritura, con arreglo á las bases propuestas por la comision central de ingenieros.

Del mismo modo se ha hecho con los demas contratos para ferrocarriles, por ser esta una condicion de ley.

Conviniendo al Gobierno tener un conocimiento exacto de los adelantos que sobre vias ferreas y sistema de irrigacion se hacen diariamente en Italia y otros estados de Europa, nombróse para el desempeño de dicha comision, por el término de diez meses, al ingeniero, teniente primero de la Armada Nacional, don José Exequiel Castañon, con el haber de doscientos soles mensuales.

En 1862 se nombró una comision á fin de que examinase si los trabajos del ferrocarril de Arequipa se ejecutaban con estricta sujecion á lo dispuesto en el decreto de 30 de Abril del año de 1868.

COMPAÑIA ANONIMA.

Se ha concedido en todas las contratas el derecho de formarlas, siempre con el carácter nacional, sin recurrir á reclamaciones diplomáticas, so pena de nulidad si los nuevos socios no aceptan la condicion, é invariablemente con permiso escriturado del Gobierno.

Se ha concedido permiso para formar compañia anónima á los empresarios de ferrocarril y ademas á otros individuos que no tenian contratas y pedian la licencia con el objeto de conseguir mas tarde la compañia.

Ha habido empresarios que han solicitado el privilegio para sí y *otros*, sin nombrarlos.

En diversos casos ha sido cláusula expresa que los concesionarios se reservan el derecho de formar compañia.

A Pickering y Gibson se les declaró nulo un traspaso del contrato del ferrocarril de Arequipa, porque no lo avisaron oportunamente al Gobierno.

En ningun caso puede hacerse el traspaso á un gobierno extranjero.

COMPETENCIA.

Es condicion de toda concesion, que no se ha de hacer sino en remate.

Ha habido casos en que solo un licitador se ha presentado y por lo tanto se ha hecho nueva convocatoria.

Otros en que se ha dado la buena pro al único presentad
Otros en que hecha la proposicion se anunció para solicit
quien la mejorase y como en el nuevo término no hubie
postores, se dió la buena pro al único del remate anterio
como sucedió en el arrendamiento del ferrocarril de Arequip
Las proposiciones hechas fuera de tiempo, aun siend
mejores que las registradas, no tuvieron audiencia en ningu
remate.

CONCLUSION DE LA OBRA.

Para que esta sea perfecta se entiende que no solo deb
estar concluida la línea y en estado de trasportar pasajer
y carga, sino que tambien deben estar concluidos los término
talleres etc. Si está concluida la línea y en estado de explot
cion, pero no los términos y demas oficinas accesorias, se im
pondrá á la empresa una multa desde.... hasta.... p
cada mes que demore la conclusion, y se ha declarado ad
mas que para que se tenga por concluida la obra, debe
hallarse acabados los términos, talleres, almacenes y ofic
nas, pues de lo contrario y sin perjuicio de correr los pl
zos de la garantia y hacerse efectiva la multa convenid
la empresa será obligada al cumplimiento de su deber co
forme á las leyes del pais.

Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de l
secciones pactadas, presentará el empresario el respecti
certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallar
realizadas las condiciones del contrato, y expedita la secci
para el tráfico público; extendiéndose del acto material
la entrega una acta que firmarán el contratista ó su repr
sentante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona c
misionada por el Gobierno. (Ferrocarril de la Oroya, 180

Para que principie á capitalizarse los gastos de constru
cion para el pago del interés garantizado, se necesita ten
concluidas treinta millas y se abona el interés por sol
veinte millas, dejando sin capitalizarse las últimas diez m
llas y despues continuará capitalizándose el valor de veint
en veinte millas, pero no considerándose las últimas di
millas. (Ferrocarril de Arequipa, 1863.)

CONDICIONES.

En 12 de Noviembre de 1845 exigia el Ejecutivo para e
ferrocarril de Lima al Callao dos vias y las locomotoras q
convinieran á la obra, fabricar una aduana etc.

Hoy se explican las condiciones en lo que se llama *Especificacion.* Véase.

El empresario se obliga siempre á cumplir todas las prescripciones contenidas en el decreto de convocatoria, declarando categóricamente que las acepta todas en calidad de condiciones esenciales, á cuyo fin se insertarán en la escritura. (Ferrocarril de Arequipa á Puno, 1869.)

Véase *Derechos prefijos.*

CONTRATOS.

Los hechos en paises extranjeros valdrán en el Perú siempre que no sean contrarios á las leyes nacionales y los certifique el cónsul ó agente de esta República.

El agente del Perú en el extranjero no podrá cobrar mas de un sol por cada contrato que certifique.

El contrato para la construccion de un ferrocarril se formula por una comision de comerciantes nombrada segun la ley de 8 de Noviembre de 1864.

CONTRIBUCIONES.

Ningun ferrocarril las paga.

Véase *Exencion.*

CONSTRUCCION.

"La obra (del ferrocarril de Arica á Tacna) se construirá "á satisfaccion del Gobierno." Los rieles tendrán 60 libras de peso por yarda lineal. Las chapas y clavazon de la mejor calidad. Durmientes de roble ó de otra madera equivalente etc. Hoy se detalla toda la obra en las especificaciones y ademas se nombra un ingeniero Inspector para la construccion del camino.

CORREO o CORRESPONDENCIA.

La correspondencia oficial y las balijas del correo serán trasportadas gratis en todos los ferrocarriles.

Algunos contratos añaden que tambien lo será el conductor de la correspondencia.

Hay ferrocarriles que están obligados á llevar la correspondencia y su conductor en carro separado.

CUENTAS.

Se aplazó con Pickering y Gibson en la construccion del ferrocarril de Arequipa, la manera de aprobar las cuentas para un contrato posterior.

El Gobierno se ha reservado el derecho de intervenir en la contabilidad de todo ferrocarril subvencionado.

Las cuentas que se presenten por la compañia para el pago de la garantia, antes de elevarse al Gobierno, se sujetarán á la siguiente tramitacion: 1º Informará el interventor. 2º El Director de Obras Públicas las hará examinar por uno ó dos ingenieros, teniendo presente las observaciones del interventor. Con este informe se dirigirán á la Direccion General de Hacienda para el exámen fiscal y aritmético, y entonces el Gobierno resolverá lo conveniente. (Ferrocarril de Arequipa, 1863.)

Si la resolucion fuese desfavorable á la empresa, podrá hacer uso del derecho que la ley concede en estos casos. (Ferrocarril de Arequipa, 1863.)

A la clasificacion y claro conocimiento que deben tener los legítimos gastos de explotacion propiamente dicha, de conservacion y reparacion, de reconstruccion y fabricacion.

A las formalidades con que debe manifestarse al Gobierno en las cuentas semestrales, la proporcion en que esté la cantidad líquida del producto con el 7 por ciento de la garantia.

A los procedimientos que deberán observarse para el exámen de esas cuentas y para el abono en esta capital, de la suma á que resulte responsable el Estado.

CURVAS.

En el contrato del ferrocarril de Cerro de Pasco se pactaron las curvas de 150 metros de radio.

Todos los contratos fijan el radio de las curvas en la Especificacion.

COSAS EXPLOTABLES.

Si se descubren al construir un camino, pertenecerán al Gobierno Supremo.

Véase *Minas*.

CRUCEROS Y PUNTAS.

En el contrato de Lima á Pisco se explica que serán de acero. En casi todos se exige el acero de Bessmer.

En el de Lima al Callao se censura que las puntas sean de madera.

Véase *Especificacion.*

CONSTRUCCION.

El Gobierno adjudicará la construccion de las lineas, á la empresa que ofrezca mayores ventajas al Estado, siendo en este caso obligacion de la empresa preferida, abonar todos los gastos hechos en el estudio de la linea, á los actuales proponentes y á los que hubiesen verificado, en virtud de haber sido admitidos por el Gobierno como postores ó empresarios. (Ferrocarril de Cerro de Pasco, 1866.)

CRUCEROS.

Se usarán—

Cruceros y puntas de acero de Bessemer. (Ferrocarril de Arequipa, 1868.)

Cruceros y puntas de acero. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

DAÑOS Y PERJUICIOS.

En el contrato del ferrocarril de Lima á Chorrillos (Diciembre 6 de 1848) se estipuló que la empresa no es responsable ni por las personas ni por las cosas perjudicadas en casos fortuitos ; pero sí son responsables conforme á las leyes los empleados culpables de descuido ó negligencia.

La empresa no tiene responsabilidad en los casos fortuitos, ni por las personas ni por las cosas; pero si por culpa de sus empleados fuese dañada alguna persóna, será responsable del daño el empleado ó empleados que lo causen conforme á las leyes. Del mismo modo las pérdidas ó robos que puedan ocurrir en el camino de fierro ó estaciones por culpa de sus empleados, serán de cargo de la empresa.

En casi todos los contratos posteriores se ha repetido esta cláusula.

Pero en el contrato (anulado) Gibson-Pickering para el ferrocarril de Arequipa se dispuso que en los casos de accidente la empresa estará sujeta á las leyes de porteadores.

En el contrato para el ferrocarril del Cerro de Pasco se establece que la empresa pagará daños y perjuicios en caso de descuido ó negligencia de sus empleados, con quienes ella se entenderá como mas haya lugar.

La empresa del ferrocarril de Pisagua á Sal de Obispo asume la responsabilidad pecuniaria en caso de daño causado por sus dependientes.

"La empresa no será responsable de los daños y perjuicios que por casos fortuitos sufran las personas ó mercaderías; pero si fuesen causados por culpa ó negligencia de un dependiente, la responsabilidad pecuniaria será de la compañía. Si despues de entregadas las especies con las formalidades establecidas, se perdiesen por culpa de dichos dependientes, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños". (Ferrocarril de Pisagua á Sal de Obispo, 1869.)

En el contrato de Lima á Huacho se estipula que la em-

dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia, el Poder Ejecutivo declaró sin lugar la multa que el Prefecto del departamento de Lima pidió en su oficio de 14 de Agosto del año de 1868 se impusiera á la empresa de los ferrocarriles de esta capital, para que con ella se indemnice á Juana Vidal el perjuicio ocasionado por la muerte de su esposo, originada por la locomotora de Chorrillos.

DERECHOS DE CERTIFICACION.

Los agentes diplomáticos y consulares cobrarán un sol por cada certificado de contrato de ingeniero ó trabajador para un ferrocarril; lo mismo que está mandado con respecto á los colonos chinos.

DERECHOS.

Que la cláusula de la escritura de traspaso, por la cual se someten á la decision de árbitros las cuestiones que puedan suscitarse sobre la obra del ferrocarril, no toca ni obliga al Gobierno, sino que deberá entenderse y regir para el empresario y la compañia ó los accionistas entre sí. (Ferrocarril de Arica á Tacna, 1857.)

El Gobierno tiene derecho de poner sucesivamente en explotacion, de acuerdo con el empresario, la parte de via que quedare lista para el tráfico.

Resultando de este expediente, que la cuestion suscitada entre la Municipalidad del Callao y los empresarios del ferrocarril á dicha ciudad, sobre exhibicion de título de los terrenos en que la empresa ha colocado su linea ferrea desde el indicado puerto hasta la Magdalena y pago del respectivo cánon, es de naturaleza contenciosa; de acuerdo con lo dictaminado por el Fiscal de la Corte Suprema, se resuelve: que la Municipalidad del Callao debe ventilar su derecho ante el Poder Judicial en la via y forma que le franquean las leyes, suspendiendo mientras tanto la Municipalidad todo procedimiento. (Ferrocarril de Lima al Callao, 1869.)

El Gobierno reconoce en todas las contratas el derecho de trasmision ó traspaso, con tal de dar préviamente su con-

sentimiento y siempre que no se haga á favor de un gobie
no extranjero.

Los agentes diplomáticos y los cónsules no pueden cobr
mas derechos que el de un sol por la certificacion de ca
tratas para empleados en ferrocarriles.

Los objetos pertenecientes al Gobierno, los sacos de l
correspondencia y los equipajes del ejército, no serán gr
vados con derecho alguno por el uso del muelle. (Ferr
carril de Eten, 1867.)

DERECHO DE CRUZAR.

En el contrato de Pimentel á Chiclayo (1870) se dispu
A fin de evitar ulteriores dificultades, con relacion á
presente contrata, y ademas, para que sirva de regla ge
ral, se declara: que existe el derecho de atravesar con u
línea ferrea otra de empresa agena á fin de continuar el c
so de aquella; pero llenando todos los requisitos de segu
dad, y sin que se impida en ningun caso el tráfico de la u
ni de la otra.

Que cualquiera linea puede atravesar la de la empresa
fin de continuar el curso de esta; con la condicion de lle
los requisitos de seguridad, y sin impedirse de modo algu
el curso de la una ni de la otra. — Esta regla quedará es
blecida en general, respecto de todas las lineas de ferroc
riles. (Ferrocarril de Eten, 1867.)

Finalmente y para evitar que se cuestione lo que de
servir de regla general, convendrá declarar que existe
derecho comun de atravesar con una via, otra de empr
agena, á fin de continuar el curso de aquella; pero llenan
todos los requisitos de seguridad, y sin impedirse de mo
alguno el tráfico de la uña y de la otra. (Ferrocarril
Eten, 1867.)

Como está dispuesto por resoluciones anteriores, con re
cion á la presente contrata, se declara, que cualquiera lin
puede atravesar la de esta empresa, á fin de continuar
propio curso; pero llenando todos los requisitos de segu
dad, y sin que se impida en ningun caso el tráfico de la u
ui de la otra. (Ferrocarril de Lima á Chancay, 1867.)

El privilegio no impide que la linea del empresario s
atravesada por otras que vengan de otros puntos. (Ferr
carril de Lima á la Magdalena, 1867.)

Si el servicio público demandase la construccion de otr

vias férreas que crucen la de Malabrigo ó sus ramificaciones, la empresa no podrá oponerse á que se hagan. (Ferrocarril de Malabrigo á Ascope, 1869.)

Visto este expediente y atendiendo : á que la Beneficencia del Callao solicita que la empresa del ferrocarril entre esa ciudad y esta capital corte sus rieles en el sitio que se unen con los de los baños á la Punta, á fin de evitar los peligros que resultasen en el cruzamiento de ambas vias y que teniendo la primera via derechos de prioridad establecidos sobre la segunda, no se le puede imponer otras obligaciones que las que emanen por sentencia judicial ó por convenio de partes, y de conformidad con lo dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema, se resuelve : que á la empresa del ferrocarril á Lima no se le puede obligar por la Beneficencia del Callao al referido cruzamiento, si no es por los medios que establece la ley, debiendo las autoridades respetar los derechos de ambos ferrocarriles, hacer cumplir los reglamentos de policia y adoptar todas las medidas preventivas que tiendan á evitar cualquier peligro.

Quedando, si, obligada la empresa á permitir que se cruce la linea, cuando haya necesidad de hacerlo por otra empresa que lleve otra linea ferrea, en cualquier direccion que no sea la de Salaverry á Trujillo, corriendo á cargo de la última los gastos del cruzamiento, el servicio y las responsabilidades que puedan sobrevenir por algun incidente ocurrido en el lugar del cruzamiento. (Ferrocarril de Salaverry á Trujillo, 1870.)

DERECHOS PREFIJOS.

El contrato de Lima al Callao (1848) fija el principio, adoptado en todos los ferrocarriles, de que la empresa no admite otra obligacion por los precios de su tarifa que la de recibir y descargar las personas y cosas en las estaciones ó términos del camino.

La obligacion de la empresa es construir una linea en toda la extension del camino, sin que se les pueda obligar á otra cosa que lo que está expresamente estipulado en este contrato. (Ferrocarril de Chorrillos, 1856.)

Tanto el Gnbierno como el contratista no tendrán otros derechos que los consignados en esta minuta. (Ferrocarril de Lima á Pisco, 1869.)

DEROGACION.

Derógase el decreto de 7 de Julio de 1868, por el que se concedió á don Juan Cossio los derechos y privilegios de que estaba en posesion legal y pertenecen á don José Antonio Garcia y Garcia: quedan subsistentes las concesiones otorgadas á este último por los decretos de 3 de Julio, 19 de Agosto y 19 de Setiembre de 1867, consignados en la escritura de contrato, así como las que se hicieron á Cossio, por el decreto de 3 de Julio de 1867. [F. de Eten, 1869.]

DESPOJO.

Don José Boza lo intentó ante la Corte Suprema porque el Gobierno declaró nulo su contrato para el ferrocarril de Pisco á Ica; pero abandonó la accion.

Véase su escrito foja tomo

DICTAMEN FISCAL

suma fijada en la cláusula 21 como precio total del ferrocarril. [F. de Arequipa á Puno, 1869.]

Cualesquiera diferencias que se susciten entre el Supremo Gobierno del Perú y los contratistas, ya sea con ellos mismos, ya con sus herederos, albaceas ó los que legítimamente los representen en sus derechos y acciones, sobre la inteligencia y ejecucion de este contrato, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes y derecho á los ciudadanos del Perú. [F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.]

DIRECTORIO.

Para componer el Directorio provisional que debe encargarse de formar el presupuesto del ferrocarril de Arequipa 1867 y los estatutos de la compañia y de admitir las acciones, se nombró á los ciudadanos don Juan Mariano Goyeneche, doctor don Francisco G. Calderon, doctor don Armando de La-Fuente, don Manuel Moscoso Melgar y don Emilio Rivera.

Hubo un Directorio de obras públicas creado por el Presidente Castilla en 18 y suprimido por

DISCORDIAS.

Las cuestiones que se suscitaren entre el Gobierno, corporaciones ó particulares y la empresa, se decidirán por los jueces establecidos por la ley.

Las discordias sobre construccion se someten á *arbitramiento*. Véase esta palabra.

En ningun caso se admiten reclamaciones diplomaticas ni otros recursos que no esten permitidos por las leyes á los peruanos.

DURMIENTES.

En el contrato de Arica á Tacna (1852) se dispuso que "los durmientes serán de roble ú otra madera equivalente, y tendrán siete y medio piés ingleses de largo, ocho pulgadas de ancho y cuatro y media de grueso, medida inglesa."

Los durmientes serán de roble ó de otra madera de igual solidez y duracion y tendrán á lo menos siete piés ingleses de largo, ocho pulgadas de ancho y cuatro y media de grueso. (Ferrocarril de Iquique á la Noria, 1860.)

Durmientes de ocho piés por ocho pulgadas y cinco pulgadas, de roble, pellin, alerce, ciprés ó california redwood (Ferrocarril de Arequipa, 1868.)

Durmientes de dos metros y cincuenta centímetros de largo, y veinte centímetros de ancho por trece centímetros de espesor, de roble, alerce, ciprés ó california redwood (Ferrocarril de Lima á la Oroya, 1869.)

Los durmientes se colocarán á dos piés seis pulgadas de centro á centro, y mas inmediatos en las junturas, segun costumbre. (Ferrocarril de Arequipa, 1868.)

Los durmientes se colocarán á setenta centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre. (Ferrocarril de Lima á la Oroya, 1869.)

Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre. (Ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca, 186

Los durmientes se colocarán á setenta y cinco centímetros de centro á centro y mas inmediatos en las junturas segun costumbre. (Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

EDIFICIOS.

En la 5ª debe suprimirse la concesion gratuita de los edificios del Estado. (Ferrocarril de Eten, 1867.)

Que el Estado no hará la concesion gratuita de los edificios de su propiedad, que la empresa solicita para el establecimiento de sus oficinas. (Ferrocarril de Eten, 1867.)

Tampoco debe obligarse á construir por su cuenta casas viviendas, escritorios etc. para los ingenieros, sus oficiales agentes, trabajadores y maquinistas, pues ademas de lo dicho, todo ha debido calcularse en el costo de la obra, mismo que los términos y estaciones con sus respectivos departamentos y secciones. (Ferrocarril de Arequipa, 186

Los edificios de una linea ferrea están exentos de contribucion.

EMPRESTITO.

Toda compañia de ferrocarril está libre de ellos.
Véase *Exencion*.

EMPLEADOS.

El primer contrato que jamas se hizo en el Perú — y fué el del ferrocarril del Callao — creó los empleos de Tesorero, Interventor é Inspector.

Mas tarde (á propuesta de la Direccion General de Obras Públicas, tomo I° página 97) se consideraron en los gastos de explotacion los sueldos de un Director, un ingeniero Inspector, tenedor de libros y demas empleados indispensables para la administracion y contabilidad y los maquinistas, guardas y operarios necesarios para el servicio del ferrocarril.

Conservóse esta lista de empleados en todos los contratos posteriores.

Todos los empleados en comision del Gobierno tienen derecho en unos ferrocarriles á trasporte gratis y en otros á una rebaja de la mitad del precio de pasaje.

Véase *Tarifa*.

ENCRUCIJADAS.

Tendrán pasajes y barreras los puntos en que el ferrocarril cruce á un camino público ; pero no se ha determinado lo que se ha de hacer para cruzarlo ni si en puente ó subterráneo ó á nivel qué especie de obra deberá emplearse.

ENFERMEDAD.

No se suspenden los contratos por causa de enfermedad.

Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmitibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores. (Ferrocarril de la Oroya, 1869.)

Todos los contratos hechos por don Enrique Meiggs contienen una cláusula igual ó parecida á la anterior.

Otros contratistas la han copiado, si bien hay contratos que no la tienen.

ENTREGA.

Para que el Gobierno se dé por recibido de la via ó de las secciones, segun lo pactado en la cláusula anterior, presentarán los empresarios el respectivo certificado del ingeniero en jefe, por el que conste hallarse realizadas las condiciones de este contrato, y expedita la seccion ó via para el tráfico público, extendiéndose del acto material de la entrega una acta que firmarán los empresarios ó su representante, el ingeniero en jefe y la autoridad ó persona comisionada por el Gobierno. [F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.]

ENTRERIEL.

El espacio que media entre los bordes interiores de los rieles: está explicada su aplicacion en Ancho entre rieles.

Fijado en decreto de 27 de Mayo de 1864 (*Peruano* núm. 43, semestre 1º) el Gobierno insistió en conservar la uniformidad de la medida, aunque en algunos casos aceptó la via angosta.

ESPACIOS ENTRE DURMIENTES.

Privilegio exclusivo por 25 años, desde el otorgamiento de la escritura.

Trazo segun el plano.

Una via, pero con terraplen para dos.

Propiedad por 70 años, despues del privilegio, y luego pasará á la Nacion con todos sus útiles.

Terrenos públicos y términos gratis.

Cercas, puentes y acueductos por la empresa.

Uso de la carretera, con tal que no obstruya el tránsito.

Los términos se colocarán á la extremidad de las poblaciones y no embarazarán las calles.

Plazo para concluir la obra, 3 años, salvo casos fortuitos.

Explotacion, no se hará sin prévio reconocimiento del Estado.

Precio de pasaje seis reales 1ª y dos reales 2ª

Precio de flete el del Callao.

Tarifa, la aprobará el Gobierno.

Militares de tránsito gratis.

Correspondencia oficial gratis.

Carga y dinero del Estado, mitad de precio.

No responden los empresarios de las pérdidas y daños causados por ellos ó sus empleados.

Protegida será la empresa por los medios de que disponga el Gobierno; se le dará policia y escolta cuando la pida y la haya.

Libres de derecho se despacharán los materiales, carruajes, máquinas, herramientas y demas útiles para la construccion y reparacion del camino; podrán desembarcarse por Chorrillos.

Libres de contribucion estarán el capital invertido y su rendimiento, durante el privilegio.

Libres de todo servicio militar y alistamiento los empleados y peones.

La empresa podrá establecer ramificaciones en la extension de la linea; y una pescaderia sin privilegio.

Se concede el privilegio del camino á los accionistas.

La compañia votará por mayorias; el voto se cuenta por el número de acciones de 500 pesos.

Las cuestiones se decidirán por los Tribunales y nunca por reclamaciones diplomáticas.

Multa por no concluir, 20,000 soles. Dará fianza para hacerla efectiva.

En todo contrato se ha tenido por base y parte integrante de él las especificaciones, llamadas en otras partes "pliego de condiciones" y publicadas siempre con la convocatoria para el remate.

ESTACIO

El Gobierno se ha reservado
narlas.

En el pliego de condiciones
mente.

Los contratos las llaman inte
cion para pasajeros y estacion e

El Gobierno ha dado, siempre
ra las estaciones, que en otro ca
piar.

ESTATU

El Gobierno se reserva resol
estatutos que se proyectan para
na los datos necesarios y los que
de Moquegua, con respecto al
presentado por don José Hegan
tras tanto, el director ó direc
compañía en el Perú, deberán
para llenar en nombre de ella to

La empresa está obligada á fijar, en una seccion de sus estatutos, las reglas que deben observase respecto á los procedimientos del interventor que nombre el Gobierno. (Ferrocarril de Pisco á Ica, 1864.)

El Gobierno en nada interviene con relacion á los estatutos interiores de las compañias anónimas, con tal que no perjudiquen sus contratos.

ESTACIONES.

Al Gobierno corresponde su designacion, número y calidad.

Ha mandado construirlas de 1ª y de 2ª clase, segun las necesidades del camino y siempre con arreglo á las especificaciones formadas por los ingenieros del Estado.

En todas ellas se exige que haya entre otras cosas orinarios y *bufetes*, que quiere decir fondas.

ESTUDIOS.

El Gobierno empezó por mandar hacer de su cuenta los estudios para las nuevas lineas; mas luego aceptó la proposicion de varios individuos particulares para hacerlos sin intervencion oficial.

Estos estudios de particulares llevan siempre por condicion la de que sus gastos se comprenderán en el precio total del remate, de suerte que si otro fuese el rematador, tendrá que abonar dichos gastos al que hizo los estudios.

En 28 de Agosto de 1869 se autorizó á don Antonio Garatea para estudiar por su cuenta el trazo de un ferrocarril de Trujillo á Eten, "con tal que el Gobierno pueda hacer el uso que tenga á bien de dichos estudios y si otro es rematador, le abonará á Garatea el gasto."

En el expediente del ferrocarril de la Oroya, habiendo solicitado don Teodoro Christian hacer los estudios despues que estaban ordenados, se dispuso que los hiciera, á reserva de ser por su cuenta si resultaba rematador, ó por cuenta de este, si el solicitante no obtenia la buena pro.

Los estudios deben contener:

1º El plano general de la línea, con especificacion de pueblos, haciendas y rios, en una zona de 100 metros por lado, y en escala 1 centímetro por cada 50 metros.

2º Perfil longitudinal.—En los horizontales la misma escala y 1 centímetro por cada 5 metros en los verticales.

3º Informe ó memoria descriptiva del proyecto, la naturaleza del camino, su utilidad y producto; descripcion del terreno; radios mínimos de las curvas etc.; número de estaciones y apartaderos; calidad de estos.

4º Presupuesto general por secciones: cantidad y movimiento de tierras tanto en cortes como en terraplenes y los lugares en el perfil longitudinal; costo del material, expresando el número de toneladas de rieles, su peso por metro, forma, el peso de los clavos, coginetes y demas piezas, y costo de la colocacion de la via con sus edificios.

5º Obras de arte como puentes, tuneles etc. con su sitio y precio, sistema etc.

6º Material rodante, número de locomotoras, carros etc. sus precios.

7º Gastos generales como pago de ingenieros, gastos de estudio y demas de administracion y contabilidad; y en general todos los indispensables para la construccion de la obra. (F. de Cerro de Pasco, 1864.)

Terminados los estudios y los planos, el proponente se compromete á ponerlos á disposicion del Gobierno, á fin de que pueda contratar con él, ó con quien lo represente de un modo legal, la construccion de los ferrocarriles mencionados, ó que convoque cualquier empresario en los términos que tenga á bien, á base de dichos estudios y planos, el que se

de que la obra no se adjudicase á Garatea, sino á otra persona, esta abonaria á aquel el importe de ellos, declárase sin lugar dicha solicitud."

EXENCION.

En las bases para el remate del ferrocarril de Lima al Callao se consideró como proteccion cobrar únicamente 2½ por ciento sobre la importacion de máquinas, rieles y demas útiles necesarios para el camino.

Pero realizado aquel contrato, se ha establecido como regla general la exencion de todo derecho fiscal y municipal durante el término del privilegio; y por los víveres importados durante la construccion. La de servicio militar y municipal, menos en guerra exterior, para los peruanos. La de toda contribucion ordinaria y extraordinaria durante el privilegio.

Estarán libres de toda contribucion ordinaria y extraordinaria el camino, sus edificios, el capital y la renta de la compañia. (F. de Salaverry á Trujillo.)

Tambien se concede la misma exencion de derechos á las pastas ó metales que se remitan al extranjero para el pago de dichos útiles y materiales, en caso de que no sean suficientes las cantidades depositadas, y con la condicion de que las exportadas no excedan al valor de dichos útiles. (F. de Arequipa, 1863.)

Al ferrocarril intermineral de Pasco se le devolvieron 12 soles 50 cts. que pagó á la aduana del Callao por derechos de afrecho importado para sus acémilas.

Será igualmente libre de derecho, la importacion de la pólvora de minas, ó de cualquiera otra sustancia explosiva, usada ó por usar, que sea indispensable para la ejecucion de los trabajos; ó bien se permitirá su fabricacion en las cantidades necesarias, dando en uno ú otro caso las garantias convenientes. (F. de Pacasmayo á Cajamarca.)

Se introducirán libres de derechos y serán desembarcados en Pimentel, todos los artículos que necesite la empresa para la construccion del ferrocarril, sus estaciones, oficinas y material rodante, por todo el tiempo que dure dicha construccion; pero una vez abierto el tráfico, por todos los artículos que se introduzcan, bien sea para la explotacion del camino, ó con cualquier otro fin, se pagarán los respectivos derechos, conforme á las leyes y disposiciones vigentes. (F. de Pimentel á Chiclayo. 1867.)

La empresa podrá importar libr
materiales y útiles necesarios par
mino, sus talleres, oficinas y mate
concluida la obra, por todos los art
bien sea para la explotacion de l
otro fin, se pagará los respectiv
arancel. (F. de Lima á Chancay,

Si los jefes de la aduana ó el in
que los artículos destinados para l
cion del ferrocarril, talleres y térm
completo uso, fueren excesivos, se
dos ingenieros del Estado. Si la
acorde con la de la empresa, se n
gido á la suerte entre cuatro de l
que designe la empresa y la desic
valga. (F. de Arequipa, 1863.)

Siendo atribucion exclusiva del
ner contribuciones, segun los arts
Constitucion, y no correspondien
mir á nadie del cumplimiento de
impongan; se declara sin lugar la
del ferrocarril mineral de Pasco, e
de las contribuciones impuestas po
y se declara que la empresa no es
que provenga de otra autoridad.
6 de 1868.)

En cuanto á la cláusula 14, se es
to en leyes generales y á la doctr

Por decreto de 26 de Marzo de 1857 se nombró agente fiscal para seguir los expedientes de expropiacion del ferrocarril de Chorrillos. El decreto dice:

"Se declara, que don Felipe Barreda y Hermano, como empresarios, no tienen obligacion de apersonarse en el juicio de expropiacion; y para representar al Estado en las diligencias que deben practicarse, conforme al art. 1,519 y siguientes del Código de Enjuiciamientos, se nombra al agente fiscal doctor don José Silva Santisteban."

Con respecto al ferrocarril de Pisagua se dispuso que "como empresa de utilidad pública gozara el derecho de expropiacion con arreglo á la ley, de las propiedades particulares que necesite."

Cuya declaratoria de utilidad pública se ha repetido en todos los contratos.

En 20 de Enero de 1870 se mandó que el Ministro de Justicia dictase las órdenes correspondientes para que los Prefectos de este departamento y el Callao, procedan inmediatamente á la adquisicion de los terrenos necesarios para la mencionada linea (F. de la Oroya) conforme á sus atribuciones y á lo dispuesto en el art. 1,515 y siguientes del Código de Procedimiento civil.

En en el contrato para el ferrocarril de Arequipa (1864) se dispuso que "estos terrenos (expropiados *ex officio)* serán pagados al contado, ó directamente ó sea depositado su importe ante el juez en caso de alguna cuestion judicial, *que en ningun caso puede interrumpir los trabajos.*"

Sobre este particular es muy importante el decreto de 18 de Enero de 1870 (tom. 2º pág. 141) en que con relacion á los ferrocarriles del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno, considerando "que con el fin de acelerar la pronta terminacion de los juicios que haya necesidad de seguirse, es indispensable que los agentes fiscales, como defensores de los intereses del Estado, sean los encargados de activarlos, para que se concluyan en el menor tiempo posible; que este procedimiento conviene recíprocamente á los interesados; que *no deben por motivo alguno interrumpirse los trabajos de los mencionados ferrocarriles*, para cuya realizacion se comprometió el Gobierno á dar todas las facilidades al empresario, segun las cláusulas 14 y 15 del contrato celebrado á ese respecto"—

Se manda: — "Que el citado contratista don Enrique Meiggs lleve adelante los trabajos que tiene emprendidos en dichos caminos, consignando en la Caja Fiscal de este departamento cincuenta mil soles para responder por los

resultados de las reclamaciones que se originen ó demanda
que se interpongan, sin perjuicio de los convenios que pu
diera hacer el empresario con los interesados, debiendo
Gobierno dictar las medidas mas eficaces á fin de que la
autoridades departamentales expidan las órdenes condu
centes para que los trabajos no se interrumpan por motiv
alguno."

A ejemplo de lo pactado en el contrato para un ferroca
rril de Lima á la Magdalena en 1857, se ha declarado siem
pre que no es la empresa responsable, en ningun caso, p
el retardo que la demora en entrar en posesion de esos te
rrenos pueda ocasionar en la prosecucion de la obra.

El año de 1867 expidió el Gobierno el siguiente decreto
"Visto este expediente, y atendiendo á que la empre
de ferrocarriles de esta capital, representada por el recu
rente don Juan Mathison, no está autorizada para establ
cer la linea ferrea que proyecta entre esta ciudad y la d
Callao, por la ruta de la Magdalena, cuyo establecimien
se opondria á la realizacion de la empresa que el Gobier
ha promovido para la construccion de un ferrocarril entr
Lima, la Magdalena y Bellavista, con cuyo objeto ha man
dado convocar licitadores por el término de cuatro meses
conforme á la suprema resolucion de 16 de Setiembre últ
mo; se resuelve: que se declara sin lugar, por ahora, la s
licitud del expresado Mathison, relativa á que se proced
á la expropiacion forzada de los terrenos de dominio priv
do: quedando á salvo el derecho de la empresa que repre
senta el recurrente, para concurrir como postor á la licita
cion de que queda hecha referencia."

El Presidente Balta, siendo Ministro de Gobierno el señ
Secada, decretó el 8 de Marzo de 1870 (tom. 2º pág. 191) l
manera de proceder los peritos en las tasaciones, cuyo de
creto se debe tener presente, así como tambien el de 20 d
Enero de 1870 (tom. 2º pág. 142) y el art. 1,515 y subsiguien
tes del Código de Procedimiento civil, que con la ley de 6 d
Agosto de 1846 sobre venta de bienes nacionales en época
de Gobiernos de hecho (que se encuentra al fin del tomo 3º
completan todas las disposiciones legales en materia de ex
propiacion.

EXTENSION.

La empresa tendrá derecho de extender la linea de Bella-
vista al Callao luego que espire el término del privilegio

concedido á la actual empresa entre Lima y el Callao: debiendo observarse respecto á esta ramificacion las disposiciones contenidas en estas bases. (F. de Lima á la Magdalena, 1867.)

El hecho de haberse concedido á la empresa representada por Cossio, permiso para extender ramificaciones á otros puntos no designados en su propuesta, no importa la facultad de prolongar sin nueva autorizacion del Gobierno la linea principal cuyos extremos han de ser Pimentel y Lambayeque.

La empresa puede prolongar la linea hasta Ferreñafe, si así le conviene, como tambien hacer partir la linea de Pimentel ó de cualquier otro punto del litoral á contar desde Eten inclusive. (F. de Pimentel á Chiclayo, 1867.)

EXTRANJEROS.

El contrato para el ferrocarril del Callao, hecho en 1826, dice textualmente:

"No emplearán (los contratistas) otras manos auxiliares, sirvientes ó empleados que hijos del Perú, á excepcion de aquellos casos que exija la obra ó manejo de ella, conocimientos de que carezcan estos."

El contrato para el ferrocarril de Lima á Chancay dice:— "La empresa que representa Basadre, tiene el carácter permanente de nacional, el que jamas podrá cambiarse ni ser trasferida á un Gobierno extranjero." [F. de Lima a Chancay, 1867.]

Conviene tambien declarar que la empresa representada por Larrañaga tiene el carácter permanente de nacional, el cual no podrá cambiarse jamas. Que no podrá igualmente trasferirla, por ningun título, sin el prévio conocimiento y consentimiento del Gobierno; y que, sea cual fuere, en cualquier tiempo, la nacionalidad de los empresarios ó accionistas, en las reclamaciones, que con relacion á la empresa tengan que entablar ante el Supremo Gobierno ó ante los Tribunales, no podrán hacer uso de otros medios que los que las leyes del pais franquean á los peruanos para obtener justicia. [F. de Lima á la Magdalena, 1867.]

Esta cláusula ó su equivalente se halla en todos los contratos, que han exigido la renuncia expresa de toda reclamacion diplomática y todo traspaso á un gobierno extranjero.

Sin embargo, en todos los contratos desde 1868, empezando por el de Arequipa, se encuentra esta cláusula:

"Los contratos que don Enrique Meiggs celebre con operarios, peones, dependientes, etc., surtirán todos sus efectos, en cuanto no se opongan á las leyes del pais, debiendo los que se celebren con extranjeros en el extranjero estar certificados por el Ministro ó Cónsul peruanos, residentes en el lugar donde se ajusten, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetados y cumplidos." (F. de Arequipa, 1868.)

FACTURAS.

Para asegurarse el Gobierno del verdadero costo de la construccion del ferrocarril, términos, material volante y demas accesorios, la empresa presentará al Ministro ó representante del Perú, en donde se hagan las compras, las facturas originales para solo el efecto de que pueda comprobarse la efectividad de la compra ó contrata. [F. de Arequipa, 1863.]

FIANZA.

En el contrato para el ferrocarril del Callao, celebrado en 1848, se exigió á los empresarios una fianza de 20,000 pesos en dinero para el caso de no verificar la obra en el plazo señalado.

Para el mismo camino en 1855 se exigió que don Antonio Joaquin Ramos por sí y sus compañeros, depositara en la Direccion del crédito público 15,000 pesos en vales de la deuda interna, y don Pedro Gonzalez Candamo igual cantidad como garantia de la que les toca erogar y de la ejecucion de la obra en la parte que se obligan, los que serian devueltos luego que estuviese plantificado el camino, debiendo mientras tanto abonarse el interés respectivo.

Por el ferrocarril de Arequipa se exigió en 1863 á don Patricio Gibson una fianza de 50,000 pesos para el cumplimiento de los artículos.... Esta fianza será de tres casas de comercio ó personas de notorio abono, obligándose por un documento á responder por el exacto cumplimiento de los artículos....

Si un mes despues de firmada esta contrata, no presenta don Patricio Gibson los tres fiadores á satisfaccion del Gobierno, de hecho queda sin ningun efecto esta contrata.

Así fué.

La cuantia y calidad de la fianza se determinan hoy por el Ministerio de Gobierno y Obras Públicas.

La fianza de los últimos remates ha sido siempre muy considerable y depositada en bonos del Estado.

FLETE.

Véase *Tarifa*.

El Gobierno se ha reservado el derecho de intervenir en la fijacion de los fletes, aun en empresas á que no ha dado auxilio de ninguna especie y están hechas y explotadas por empresas particulares.

FONDOS.

La primera contrata del ferrocarril de Lima al Callao (1834) trae estos donosos artículos:

Los gastos de fabricacion son los que se emprenden pa
hacer obras nuevas, ya sea términos, aumento de máquin
ó el material volante y oficinas. Estos gastos se abonará
juicio del Gobierno, probada su utilidad y necesidad.

En ningun caso los gastos de reconstruccion y fabricac
pesarán sobre un solo año. La distribucion se hará se
convenga entre el Gobierno y la empresa. (F. de Arc
pa, 1864.)

GRADIENTE.

En todo contrato se ha fijado la gradiente que debe te
el camino, segun sus curvas. Hállase designada en las
pecificaciones de cada linea.

La gradiente máxima, con arreglo al sistema indicado
ra la seccion comprendida entre la Viña y Cajamarca, s
de 5 por ciento; pero si fuera necesario aumentarla á fi
evitar los enormes y peligrosos tuneles designados en el
zo de la linea, se me faculta amplia y definitivamente p
emplear entónces, á mi arbitrio, ó el sistema Fell, adopt
en el ferrocarril del Monte Cenis ó el de tres rieles que
buenos resultados ha dado en el ferrocarril de las Monta
Blancas, en los Estados Unidos de América." (F. de
casmayo á Cajamarca, 1869.)

GRAVAMEN.

Ninguno pesa sobre las empresas de ferrocarriles.
Véase *Exencion*.

HABILITACION DE PUERTO.

El Gobierno peruano, en su ilimitada proteccion á los f
rocarriles, les ha brindado esta otra facilidad.

El contrato para el de Chorrillos (1856) dispuso que—
"Dichos artículos podrán desembarcarse por la rada

— CXXXIX —

GARANTIA.

1º El Gobierno ha dado á los empresarios la de un tanto por ciento sobre el capital como aliciente para la construccion de las vias ferreas.

El Congreso autorizó en muchos casos al Ejecutivo para dar y para extender esta clase de garantia.

Siempre se ha pactado que ella cese cuando el ferrocarril produzca el 7 por ciento libre en dos años consecutivos. Por este motivo cesó la garantia dada al ferrocarril de Arica á Tacna.

2º Otra especie de garantia es la que los contratistas han tenido que prestar, así para hacer proposiciones de remate, en cuyo caso no se admiten ya sino en valores efectivos, como para responder de la bondad de la obra, para cuyo efecto han dejado en depósito parte de las sumas contratadas por ellas.

GASTOS.

Como consecuencia de la garantia prestada por el Gobierno, fué necesario que se fijaran cuáles son los de explotacion, admisibles para determinar el 7 por ciento que garantizaba el Gobierno.

A indicacion del Director de Obras Públicas, desde los primeros contratos se consideran tales: el pago de un director, un ingeniero ó Inspector, un tenedor de libros, todos los subalternos para administracion y contabilidad; maquinistas, guardas y operarios; combustible, aceite ó grasa y demas artículos de consumo diario y urgentísimo.

Se consideran gastos de conservacion y reparacion todos los que se ocasionan constantemente y de un modo progresivo é insensible para componer las piezas que se rompen ó acaban con el uso, la refaccion lenta y periódica de la via, términos y demas perteneciente al camino.

Los gastos de reconstruccion se abonan si se destruyen las obras por terremotos ú otros casos fortuitos; mas no si se demuestra que la destruccion ha provenido por defectos ó vicios de construccion. Estos gastos no pueden emprenderse sin prévio acuerdo del Gobierno.

Los gastos de fabricacion son l
hacer obras nuevas, ya sea término
ó el material volante y oficinas. E
juicio del Gobierno, probada su u

En ningun caso los gastos de re
pesarán sobre un solo año. La di
convenga entre el Gobierno y la
pa, 1864.)

GRADIEN

En todo contrato se ha fijado la
el camino, segun sus curvas. Há
pecificaciones de cada linea.

La gradiente máxima, con arre
ra la seccion comprendida entre l
de 5 por ciento; pero si fuera nec
evitar los enormes y peligrosos tu
zo de la linea, se me faculta amp
emplear entónces, á mi arbitrio, ó
en el ferrocarril del Monte Cenis
buenos resultados ha dado en el f
Blancas, en los Estados Unidos d

l ferro-
cons-
ones.
2) se le
100 chinos
ará la prima
amiento de las

permiso para intro-
ontrato establecido an-
Marzo de 1856.
Fisco á lea tenia la facul-
operarios preciso y todos los
ados, si no se oponian á las le-
o empleará los medios que estén
hacer efectivos los contratos."
eriorss condiciones se le exigió al con-
il de Arequipa (1864) que los contratos
. el cónsul peruano, en el lugar de donde
nes. Las autoridades de la provincia pres-
a el apoyo necesario, para conservar el ór-
ajadores y hacerles cumplir su deber.
o tanta la emigracion, de Chile principal-
bierno de esa República se ha alarmado y
para impedir tan desusada salida de gente.
eiggs en los últimos tiempos ha resuelto
" para los trabajos del ferrocarril de la

INSPECCION.

imer contrato hecho en 1834 para el ferro-
, el Gobierno se ha reservado siempre esto

ntrato se dice :—
ra se hará á satisfaccion del Gobierno que
ea conveniente, la inspeccionará ó nombra-
le la inspeccionen."

INAUGURACION.

Habiéndose inspeccionado la obra, tan solo en el año de 1856, y en virtud de lo expuesto por el empresario; se declaró inaugurado el ferrocarril de Arica á Tacna para los efectos del contrato, desde el 1º de Enero del año de 1857.

El ferrocarril de Arequipa fué inaugurado con gran pompa por el mismo Presidente de la República, Coronel don José Balta, en Diciembre de 1870.

El señor Ministro de Gobierno Coronel don Manuel Santa María inauguró á nombre de S. E. el Presidente de la República el ferrocarril de Pisco á Ica en 1871.

La fecha de la inauguracion importa para los efectos del contrato.

INFORME DE INGENIEROS.

Ha precedido siempre á todas las operaciones esenciales para la construccion, cambio ó reforma del trazo, servicio

INMIGRACION.

omesa que se hizo en el primer contrato del ferro-
Callao, de no emplear sino peruanos en su cons-
e pasó á condiciones amplias y sin restricciones.
ntrato para el ferrocarril de Arica (1852) se le
l empresario permiso para importar 400 chinos
rabajos del ferrocarril, y se le abonará la prima
la de 30 pesos, mediante el allanamiento de las
ue obtuvieron ese privilegio.
presa del de Chorrillos se dió permiso para intro-
chinos bajo el sistema de contrato establecido án-
remo decreto, fecha 4 de Marzo de 1856.
esa del ferrocarril de Pisco á Ica tenia la facul-
ortar el número de operarios preciso y todos los
con estos eran válidos, si no se oponian á las le-
s. "El Gobierno empleará los medios que estén
ltades para hacer efectivos los contratos."
de las anteriorss condiciones se le exigió al con-
ferrocarril de Arequipa (1864) que los contratos
dos por el cónsul peruano, en el lugar de donde
os peones. Las autoridades de la provincia pres-
empresa el apoyo necesario, para conservar el ór-
los trabajadores y hacerles cumplir su deber.
ha sido tanta la emigracion, de Chile principal-
el Gobierno de esa República se ha alarmado y
edidas para impedir tan desusada salida de gente.
ique Meiggs en los últimos tiempos ha resuelto
chinos" para los trabajos del ferrocarril de la

INSPECCION.

del primer contrato hecho en 1834 para el ferro-
Callao, el Gobierno se ha reservado siempre este

ado contrato se dice :—
La obra se hará á satisfaccion del Gobierno que
le lo crea conveniente, la inspeccionará ó nombra-
para que la inspeccionen."

frido el terreno; S. E. el Presidente, [illegible]
geniero de Estado, para practicar sin
miento de dichas líneas.

" Cinco años antes de que espire el t
ta y nueve años, el Gobierno tendrá d
para que con las entradas del ferrocarr
posturas y reparaciones necesarias en
lleres y material volante, de suerte q
pase á ser propiedad del Estado, pueda
tacion sin necesidad de gastos extra
Arequipa, 1863.)

El interventor asistirá á todas las ju
directiva y tendrá voz. Las observ
asentarán en el acta. (F. de Arequip

En el contrato del ferrocarril de Pis
bierno, se dispuso:

" Si el comisionado en Lóndres ó el
que los trabajos y gastos que se empre
turales y convenientes, podrá citar á
allí las observaciones del interventor
las disposiciones de la junta directiva,
cion de las cuentas para el abono de l
en consideracion por el Gobierno.

Ademas se reservó el Gobierno exam
los libros y cuentas de la compañia.

Por el contrato de Iquique á la Nori
Gobierno en Lóndres su Ministro Pleni

El Gobierno se reserva el derecho d
nera que estime conveniente, la introd
clos de aduana, de que se habla en los

rno nombrará ademas de su cargo y cuenta uno
sionados especiales, encargados de inspeccionar
riales en el lugar en que se efectuen las com-
s de su remision al puerto de su destino. El cer-
su aprobacion que en ese caso expidan los comi-
l Gobierno, relevará al contratista de toda res-
d futura respecto á la calidad de los materiales.
roya, 1869.)

lo el Gobierno conocimiento de que con motivo
jos del ferrocarril de Arequipa, se han estableci-
eta de Mollendo, y en el sitio denominado Huasa-
oblaciones compuestas de los trabajadores de la
vivanderos y multitud de personas de ambos
diversas nacionalidades, y siendo de necesidad
l órden en dichos puntos, haciendo observar los
s de policia que se cumplen en los demas pue-
ase de los jefes gravantes del ejército, un Comi-
icia para el pueblo de Mollendo, y otro para el
ayo, el que ejercerá sus funciones, marchando
cion ambulante de Huasamayo, hasta que lle-
tramuros de Arequipa." (1870)

n de que se encarga la cláusula anterior, se ve-
la intervencion de los agentes financieros en
F. de Lima á Chancay y Huacho, 1870.]

no tendrá derecho para nombrar un interventor
ionará la contabilidad y examinará los balances
con vista de los libros de la empresa. Cesará la
tan luego como cese la garantia.

concedido el Gobierno por decreto de 7 del pre-
ompañia nacional de Lima á Chancay y Huacho,
del 7 por ciento de interes sobre el capital social
de soles; y siendo con este motivo indispensable
nstruccion del citado ferrocarril, se consulten
nomias de su valor presupuestado, así como
perfeccion en los trabajos que deben ejecutarse
seguridad, cuando la linea sea entregada al ser-
o: nómbrase al ingeniero de Estado don Pedro
ector de los trabajos de la mencionada linea fer-
á Huacho. [F. de Lima á Chancay y Huacho,

INTERES.

no paga á las empresas de ferrocarriles un 7 por

ciento de interes ó sea la diferencia entre el producto de la línea y dicha suma.

Queda estipulado que los intereses correspondientes á la antedicha suma de siete millones de soles en vales provisionales, correrán de cargo y cuenta del Estado, desde el dia de la fecha en que el contratista tenga derecho á exigir su entrega en pago de certificados del ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra por trabajos ya hechos, ó bien á mérito de las facturas que en debida forma presentare al referido depositario, prévia órden del Ministerio de Hacienda. [F. de Arequipa á Puno, 1868.]

El depositario de los bonos llevará una cuenta corriente general de intereses entre el Supremo Gobierno del Perú y los contratistas del ferrocarril central trasandino de Tacna á la frontera de Bolivia; y al hacerse la liquidacion cada 6 meses, se entregará á estos el saldo, si alguno hubiese en su favor; y si resultase en contra, se les cargará en parte del primero ó primeros pagos que haya de hacérseles. [F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.]

Los certificados de pago firmados por el ingeniero ó ingenieros encargados de la inspeccion de la obra, serán suficientes, sin otro requisito que la órden del Ministerio de Hacienda, para que el depositario de los vales provisionales ó su agente en Lima entregue en el acto á los contratistas ó á quien legítimamente los represente, su importe respectivo en dichos vales, computándose los intereses de los bonos que se les entreguen desde la fecha de los referidos certificados

ocurrencias políticas ú otras, que ataquen la propiedad del camino, será responsable el tesoro público, conforme á las leyes, á la indemnizacion de los daños y perjuicios que sufriere por esta causa la empresa, y el Gobierno á pagar al contado los desembolsos y gastos hechos en la obra, con mas el interes de 1 por ciento mensual, todo en dinero hasta que verifique el reintegro; y la empresa quedará en libertad para seguir ó no la obra del ferrocarril, aumentándose en el primer caso, el plazo que necesitase para reponer dicha obra al estado en que estuvo. Si tales accidentes inesperados ocurriesen despues de concluido el camino, el Gobierno es responsable á la indemnizacion en los términos expresados antes; pero en uno y otro caso, probará la empresa con arreglo á derecho los perjuicios que hubiere sufrido. [F. de Lima al Callao, 1848.]

En el caso de que por algun accidente, se suspendiese la marcha de los trenes del ferrocarril, entónces la empresa quedará obligada á conducir los bultos del Callao á esta capital ó viceversa, en carros ó de otro modo, hasta que el camino se ponga expedito.

La interrupcion de los trabajos por parte de la empresa en cierto número de meses prefijos, producirá la caducidad del contrato.

Véase *Caducidad.*

No es imputable la interrupcion por casos fortuitos.

No se cuenta en la interrupcion el tiempo que demoren los expedientes de Expropiacion.

INTERVENCION DIPLOMATICA.

Constantemente, y sin ningun caso en contrario, se ha rechazado por el Gobierno.

La empresa (del ferrocarril de Arequipa. 1863) se considera como formada por ciudadanos del Perú y por ello se declara que por el mero hecho de solicitar la proteccion ó intervencion diplomática, para hacer valer las pretensiones de dicha empresa, cesan de hecho el privilegio, la garantia y demas concesiones acordadas por el Gobierno en la presente contrata, conservándose únicamente por la compañia el uso y propiedad del ferrocarril por los noventa y nueve años.

En la inteligencia (dice la contrata del ferrocarril de Pisco á Ica, 1864) de que la empresa por su carácter nacional,

no puede acudir en ningun caso á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú.

En ningun contrato ha dejado de estipularse que se excluye terminantemente toda intervencion diplomática.

JUECES.

Naturalmente los únicos jueces reconocidos en los contratos han sido los constituidos por la legislacion peruana; aun cuando por excepcion en ciertos casos se ha pactado el arbitramiento en el mismo país.

JUICIOS.

Para la consecucion de los terrenos se ordena que se siga el de expropiacion; en ningun otro caso es necesario el procedimiento judicial, por cuanto el Gobierno tiene derecho á declarar por sí mismo la caducidad del contrato en casos determinados.

Las diferencias sobre construccion se deciden por árbitros arbitradores.

El juicio de despojo, único intentado en el ferrocarril de

de veinte libras el par, cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de siete octavas pulgadas de diámetro *(Fish plates, suspended joints.)*

En el ferrocarril de Lima á Pisco (1869) se exigieron de un peso de nueve kilógramos el par, cuando menos, aseguradas con cuatro tornillos de veintidos milímetros de diámetro.

Lo mismo en casi todos los ferrocarriles hechos por cuenta del Gobierno.

KILOMETRO—KILOGRAMO.

La unidad de peso y la de medida deben ser, conforme á la ley, las que enseña el sistema decimal; pero desgraciadamente no se observa este precepto y prevalece la antigua costumbre de libras y de varas en los contratos de ferrocarriles.

LASTRAR—LASTRE.

No hay necesidad de lastrar el camino, pero los espacios entre los durmientes deben ser rellenados hasta cubrirlos. (F. de Arequipa, 1866.)

En la region de las lluvias, cuando el terreno no ofrezca buenas condiciones naturales, se añadirá una capa de 40 centímetros de lastre, empleando para ello los materiales convenientes que proporcionen los sitios mas vecinos. (F. de la Oroya, 1869.)

El lastre tendrá un pié de espesor desde el nivel de formacion hasta la parte superior del durmiente; 12 piés ó sea 3.7 metros en la corona con chaflanes de 1 á 1½, y se compondrá de cascajo fino ó de los desperdicios de los cortes en roca. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

LEYES DEL CONGRESO.

En el índice de cada ferrocarril (tomo 3º) se encuentran las relativas á su fundacion y progreso.

La ley vigente sobre su construccion en general es la dada por el Congreso de 1870.

LICITADORES.

Terminada la rectificacion de los estudios del ferrocarril, y formado el presupuesto de la obra por el ingeniero comisionado al efecto, se convocan licitadores por el término que señala el Ministro de Obras Públicas para el remate de la obra.

MADEROCARRILES.

El 30 de Enero de 1866 se opuso la empresa del ferrocarril del Callao á que don G. Garland pusiese "maderocarriles," como ella calificaba al *plank-road* ó camino de tablas.

El Fiscal opinó en 14 de diciembre siguiente que el empresario Garland los pusiera á su riesgo y ventura y á reserva de lo que dispusieran los Tribunales.

El Gobierno resolvió que con el establecimiento de maderocarriles no se violaba el privilegio.

Pero al cabo por otras razones no se llevó á efecto el proyecto de Garland.

y cuenta, uno ó mas comisionados especiales encargados de inspeccionar dicho material en el lugar en que se efectuen las compras y antes de su remision al puerto de su destino. El certificado de aprobacion que en este caso expidan los comisionados del Gobierno, relevará al contratista de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales. (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

El Gobierno ha señalado, segun el informe de los ingenieros, el material rodante necesario para cada linea. (Véase el del ferrocarril de Arequipa, 1868, ó el de Lima á Pisco, 1869.)

Todo el material para un ferrocarril pasa por las aduanas sin gravámen alguno.

El Gobierno tiene derecho de comprar al costo todo el material sobrante despues de concluido el camino.

MEDALLAS.

Con el fin de conmemorar la inauguracion del ferrocarril de Arequipa llamado á producir tan benéficos resultados para el Perú, y en general para los estados que mantienen con esta República relaciones comerciales, se mandaron acuñar medallas, de las que el Gobierno hizo remitir á los diplomáticos extranjeros dos, una de oro y otra de plata, para ofrecerlas á sus soberanos.

El pueblo de Huamachuco mandó tambien acuñar dos medallas, una para el Presidente Balta y otra para su Ministro de Obras Públicas, en agradecimiento al decreto mandando construir el ferrocarril de Trujillo á Cajamarca en 1870.

Arequipa regaló medallas al Presidente Balta y al empresario señor Meiggs al inaugurar su ferrocarril á la costa.

MEDIDAS.

Obsérvase gran variedad en su nomenclatura, pues unas veces se emplea el sistema decimal y otras no; ora se calcula por millas, luego por kilómetros y en todo se nota la falta de sistema, aun cuando la ley lo exige; pero la costumbre es superior á todas las leyes.

medidas que crea conveniem

MO

Se previene por punto ge
bla en todo este contrato, se
actual moneda inglesa y qu
aumentarán ó disminuirán s
moneda con arreglo á est
1863.)

Las compras que se ha
compañia en moneda ingles
ral en moneda del pais al c
tas de empleados, operarios
puladas en todas partes par
(F, de Pisco á Ica, 1864.)

Las ganancias ó pérdidas
soles por libras esterlinas, s
así que, el cómputo del déf
los á libras esterlinas, al c
diéndose que la ley de los s
(F. de Arequipa, 1864.)

En general se han hecho
se ha tratado de libras este
con respecto á la moneda n

Las cuentas al Gobierno

término ha sido preciso construir muelles adecuados al tráfico.

Unas veces los ha exigido el Gobierno como requisito de la concesion del camino; otras los han solicitado las empresas.

El Gobierno se ha reservado en muchos casos el derecho de comprarlos por tasacion; en otros, el de establecer él mismo un muelle propio; siempre el de estar los efectos públicos libres de muellaje, en cuya franquicia se ha solido incluir tambien á la Municipalidad y á la Beneficencia, como sucede en Iquique.

Las tarifas para el cobro del derecho de muellaje deben ser aprobadas por el Gobierno.

Casi todos los muelles contratados son de esqueleto, sistema Mitchell, con carrileras para la carga y boyas en el mar para los barcos, afianzadas en tornillos del mismo Mitchell.

El muelle nuevo hasta la fecha mas adelantado es el del ferrocarril de Eten en el puerto de este nombre.

MUERTE.

Don Enrique Meiggs introdujo en los contratos celebrados para la construccion de caminos de hierro, una cláusula del tenor siguiente: —

"Los derechos que este contrato da y las obligaciones que impone al contratista, no se suspenderán por enfermedad de él y son trasmisibles en caso de muerte á sus herederos y sucesores." (F. de Arequipa á Puno, 1869.)

Los contratos posteriormente hechos traen todos la misma cláusula ú otra por el estilo.

MULTA.

"Don José Hegan pagará una multa de doscientos cincuenta mil pesos, en el caso de no concluir el camino en el término convenido de tres años, salvos accidentes fortuitos ó de fuerza mayor. (F. de Arica á Tacna, 1852.)

Cada una de las bases presentes se estimarán condiciones resolutorias del contrato; y en el caso que se falte á cualquiera de ellas por la empresa ó la compañia, el Gobierno

podrá declarar roto el contrato, bastando para ello la declaracion que haga, si lo tiene por conveniente, aparte de imponerle una multa de 4,000 soles, por la que responderán tambien los fiadores, sujetándose á la via ejecutiva expresada. (F. de Lima á la Magdalena, 1867.)

El empresario se compromete á pagar la multa de 20,000 soles por cada mes que exceda de los tres años de plazo, estipulado en la condicion 3ª, y el Supremo Gobierno se compromete por su parte á abonar al empresario 20,000 soles por cada mes de menos de los indicados tres años. (F. de Arequipa, 1868.)

Se resuelve por punto general, que los concesionarios de los ferrocarriles que se emprendan en la República, se obligarán á pagar la multa del uno por ciento mensual sobre el capital de la empresa, siempre que no las comiencen ó concluyan en los términos fijados para ello en sus respectivas contratas; y por lo que hace á las de Garcia y Garcia y de Cossio, se dispone que ambos constituyan una fianza por 20,000 soles, cada uno, que pagarán por via de multa en cualquiera de los casos antes designados. (F. de Eten, 1869.)

Nunca se ha llevado á efecto la multa del uno por ciento.

Si no fuese concluida á los dos años, pagará al Gobierno, por cada mes de atraso, una multa de 2,000 soles mensuales, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, reconocidos por derecho. (F. de Salaverry á Trujillo, 1870.)

Esta multa fué impuesta y despues condenada.

MUROS DE RETENCION.

Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse de piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el art. 4º G. (F. de Lima á Pisco, 1870.)

Los muros de retencion ó de revestimiento pueden hacerse en piedra seca, sujetos á la prevencion que menciona el art. 2 F. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

NACIONALIDAD.

Véase *Extranjeros*.

Toda empresa se considerará siempre nacional, y cual-

quiera cuestion relativa á ella será resuelta definitivamente por los Tribunales de la República conforme á las leyes del pais y sin ninguna intervencion diplomática. Lo mismo queda establecido respecto de cualquiera individuo ó asociacion á quien la empresa trasfiera sus derechos.

La moneda de los contratos es la nacional del Perú.

A las libras esterlinas tiene el Gobierno señalado su precio en soles.

NEGATIVA.

En 26 de Febrero de 1867 se negó á don F. Dibos la aceptacion de una propuesta de construccion, hecha fuera de tiempo, aunque era mas ventajosa que las presentadas.

En el remate del ferrocarril de Chimbote á Huaraz resultó lo mismo.

Oponiéndose en Mayo 26 de 1869 la Municipalidad y el vecindario de Huacho á la solicitud de los señores Miró Quesada y hermano para construir un ferrocarril de las salitreras á la playa que dicen Chica, se declaró sin lugar la solicitud.

Miró Quesada y hermano pidieron reconsideracion del decreto; mas atendiendo á que la Municipalidad y los vecinos se oponen, ademas de que una acta presentada por los interesados fué contradicha por la misma Municipalidad, se resolvió que no habia lugar á la reconsideracion. (Julio 16 de 1869.)

Nota: que el 6 de Febrero de 1868 se mandó sacar á remate este camino por propuesta de don Domingo M. Rivas.

NICHOS.

Para el abrigo de los cuidadores se formarán en los socavones á cada cien metros nichos que tendrán dos metros de ancho, por metro y medio de profundidad y dos metros y medio de alto. (F. de Lima á la Oroya, 1869.)

NOMENCLATURA.

Los nombres empleados para designar las diversas partes de un ferrocarril, difieren muchas veces de los usados en

España. En el Perú se han adoptado muchos nombres ingleses, como *ténder, wagon* etc. y en las contratas se han puesto en inglés, como *fish plates,* para mejor definir el objeto en cuestion.

NULIDAD DE CONTRATO.

Véase *Caducidad.*

OCUPACION TEMPORAL.

Es obligacion del Supremo Gobierno facilitar lugares para la ocupacion temporal, en donde hacer viviendas y proveedurias para empleados, operarios y peones, mientras dure la obra. (F. de Pacasmayo á Cajamarca, 1869.)

PAGOS.

El Gobierno estipula en cada contrato la manera de hacer sus pagos y no es posible presentarlos en grupo. Será preciso registrar el contrato pertinente en cada caso particu-

PARADEROS.

Puede hallarse esta palabra en lugar de la mas generalmente admitida de *Estacion*; considerando siempre como de segundo órden el paradero.

Aquí se hace referencia á las contratas, pues de público nunca se emplea.

PASAJES.

Los hay gratis, como está explicado en *Papeletas*.
Los hay á mitad de precio, como se ve en *Tarifa*.
Finalmente, se mandaron construir pasajes en los sitios en que el ferrocarril corta al camino público.

PATENTE.

"Expídase la patente respectiva, dice el contrato del ferrocarril de Iquique á la Noria (1860) para significar el documento que acredita el contrato.

El Gobierno concederá á los empresarios un bill ó patente, para que el camino que ellos fabricasen, sea el único de su clase que deba y pueda existir del Callao á Lima en el término de treinta años, que se empezarán á contar desde el dia en que esté concluido. (1826)

PENAS.

Con respecto al ferrocarril del Callao, en 1849 se dispuso: — Que todo individuo que de cualquier modo moleste á los ingenieros y demas trabajadores, oponiéndose á los trabajos, quitando las señales ó destruyendo las obras, quedará obligado á reparar á su costa el daño que cause, sufrirá una

multa pecuniaria á juicio de la policia conforme á lo dispuesto por la ley 1ª tít. 35 lib. VII de la Nov. Recop., y será sometido á juicio.

Ordenóse asimismo que las autoridades de Lima y el Callao pusieran piquetes de policia para vigilar el trabajo del camino y prestar auxilios á la compañia.

PEONES.

La empresa podrá emplear sus propios peones para el desembarque de los útiles que necesite para el camino, sin que se le obligue á servirse de los matriculados del puerto de Arica, y sin que esto se oponga á la inspeccion que deben ejercer los guardas de la Aduana. (F. de Arica á Tacna, 1852.)

Esta cláusula se ha repetido en todos los contratos.

La colocacion de los bultos en el Callao del muelle á los carros y su extraccion de los carros hasta los almacenes de la aduana en Lima, se harán de cuenta del Estado por las cuadrillas de la fielatura. (F. de Lima al Callao, 1847.)

El contratista podrá introducir trabajadores del extranjero, y las contratas que con ellos celebrare, serán válidas y obligatorias, en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas. (F. de la Oroya, 1867.)

Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion y legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el un sol ó su equivalente, conforme está ordenado respecto á los colonos chinos.

PERDIDAS.

La empresa responderá de las pérdidas que sufran por culpa de sus empleados las especies que se le hayan entregado para trasportarlas de un punto á otro. (F. de Arica á Tacna, 1852.)

Si despues de entregadas las especies, con las formalidades establecidas, á los empleados de la empresa, se perdie-

sen por culpa de estos, la empresa indemnizará su valor á los respectivos dueños. (F. de Iquique á la Noria, 1850.)

Este último artículo se encuentra repetido en todos los contratos, al lado de otro que exonera á las empresas por daños y perjuicios (Véase) en caso de accidentes ocurridos á las personas.

PERMISO.

Nadie puede hacer estudios ni construir ferrocarriles sin permiso del Ejecutivo.

Los ingenieros del Estado no pueden ocuparse en trabajos de este género sin el mismo permiso.

Dióscle al ingeniero don Juan Elias Bonnemaison para dirigir gratuitamente un ferrocarril de sangre de Huacho al puerto ínterin construia el muelle de Huacho.

PERNOS.

Exígense en todo contrato pernos hechos por máquina. (F. de Lima á Pisco, 1869.)

Los pernos *(spikes)* serán de peso de 0.6 libras y hechos por máquina, dice el contrato de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.

PESOS.

Obsérvase en todos los contratos falta de sistema, aunque está mandado observar el decimal. Unos hablan de libras y otros de kilógramos indiferentemente; siendo lo peor que despues de hechos ya casi todos los contratos, no se puede introducir la uniformidad legal.

PLANOS.

No consta que el Gobierno interviniese en el plano de los primeros ferrocarriles del Callao y Chorrillos.

Mr. W. W. Evans le presentó el del ferrocarril de Tacna.

El ferrocarril enunciado, entre el puerto de Mejia y la ciudad de Arequipa, será construido por don Enrique Mieggs, conforme á los planos levantados por los ingenieros del Estado don Federico Blume y don Manuel Echegaray, y á las modificaciones últimamente hechas en ellos por la comision central de ingenieros, que corren en su informe de fs. 37 á 41 del expediente de la materia, informe que se insertará íntegro á continuacion de este contrato, y como parte esencial de él, en la escritura correspondiente. (F. de Arequipa, 1868.)

Los planos para puentes, estaciones, muros y en general, para toda obra de arte, serán sometidos al ingeniero Inspector para su exámen y aprobacion, lo mismo que los trazos. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

PLAZOS.

Se ha fijado tanto el plazo para empezar como para concluir la obra, bajo penas específicas, con la circunstancia de que el Gobierno puede declarar, como lo ha hecho, administrativamente la caducidad por falta de cumplimiento á los plazos.

Exceptúanse siempre los casos fortuitos y la demora causada por la adquisicion de terrenos de particulares ó de

ocurrencias políticas ú otras, que ataquen la propiedad del camino, será responsable el tesoro público, conforme á las leyes, á la indemnizacion de los daños y perjuicios que sufriere por esta causa la empresa, y el Gobierno á pagar al contado los desembolsos y gastos hechos en la obra, con mas el interes de 1 por ciento mensual, todo en dinero hasta que verifique el reintegro; y la empresa quedará en libertad para seguir ó no la obra del ferrocarril, aumentándose en el primer caso, el plazo que necesitase para reponer dicha obra al estado en que estuvo. Si tales accidentes inesperados ocurriesen despues de concluido el camino, el Gobierno es responsable á la indemnizacion en los términos expresados antes; pero en uno y otro caso, probará la empresa con arreglo á derecho los perjuicios que hubiere sufrido. [F. de Lima al Callao, 1848.]

En el caso de que por algun accidente, se suspendiese la marcha de los trenes del ferrocarril, entónces la empresa quedará obligada á conducir los bultos del Callao á esta capital ó viceversa, en carros ó de otro modo, hasta que el camino se ponga expedito.

La interrupcion de los trabajos por parte de la empresa en cierto número de meses prefijos, producirá la caducidad del contrato.

Véase *Caducidad*.

No es imputable la interrupcion por casos fortuitos.

No se cuenta en la interrupcion el tiempo que demoren los expedientes de Expropiacion.

INTERVENCION DIPLOMATICA.

Constantemente, y sin ningun caso en contrario, se ha rechazado por el Gobierno.

La empresa (del ferrocarril de Arequipa, 1863) se considera como formada por ciudadanos del Perú y por ello se declara que por el mero hecho de solicitar la proteccion ó intervencion diplomática, para hacer valer las pretensiones de dicha empresa, cesan de hecho el privilegio, la garantía y demas concesiones acordadas por el Gobierno en la presente contrata, conservándose únicamente por la compañía el uso y propiedad del ferrocarril por los noventa y nueve años.

En la inteligencia (dice la contrata del ferrocarril de Pisco á Ica, 1864) de que la empresa por su carácter nacional,

Siendo don Pedro Telm
del ferrocarril en cuestion,
rogarse en la propuesta q
Si usase de este derecho, a
del ferrocarril al autor de
del capital que demande
camino. (F. de Lima á la

En el contrato del ferroc
derecho de prelacion á los
cualquiera otro en la provi
ahí que don Juan William
carril de sangre y los señor
rios subrogados y hoy fav
le han hecho oposicion, ofr
Los señores Montero han
truccion de todo ferrocarril

PRES

Del mismo modo queda c
porcionar á la empresa dosci
para emplearlos en los traba
abonará dicha empresa tres
los custodie la gratificacion
de Lima al Callao, 1848.)

El Gobierno se obliga, por
á la empresa durante

PRESTAMOS.

Vista la solicitud de don Waldo Graña, á nombre la compañia del ferrocarril de Lima á Chancay, en que pide que se le facilite, en calidad de préstamo, doscientas cincuenta mil libras esterlinas en bonos del empréstito emitido en 1865, quedando por cuenta de la compañia la negociacion y servicio de amortizacion é intereses de los referidos bonos; por decreto de 17 de Setiembre de 1868 se accedió á dicha solicitud, prestando el Gobierno á la empresa las doscientas cincuenta mil libras esterlinas en bonos del 5 por ciento, cuyo servicio quedó á cargo de la compañia, siendo personalmente responsables cada uno de sus miembros, ademas de haberse constituido la hipoteca especial del ferrocarril hecho hasta Chancay y á condicion de tener tres millones de soles como capital social, ofrecer de estos dos millones al público, construir el camino hasta Huacho, empezándolo ocho dias despues y terminándolo en Diciembre de 1872, salvo casos fortuitos.

PRESCRIPCIONES.

Los empresarios se obligan á cumplir todas las prescripciones contenidas en el indicado decreto de convocatoria de 8 de Junio citado, declarando categóricamente que las aceptan todas en calidad de condiciones esenciales de este contrato, á cuyo fin se insertarán en la escritura, entendiéndose que el plazo será de 6 meses para principiar la obra, si no fuese posible antes. (F. de Ilo á Moquegua, 1870.)

PRIVILEGIO.

Se ha concedido exclusivo para el establecimiento de las líneas férreas por diferentes plazos, siendo el mas comun de 25 años, pasados los cuales la compañía ó empresa conservará la propiedad de la línea únicamente.

La primera cuestion que por privilegio se suscitó, fué la de don Juan Cossio contra don José Antonio García y García por la concesion hecha á éste del ferrocarril de Eten, cuya concesion prevaleció en virtud de los considerandos que se leen en la página 499 del tomo 1º

Juan Mathison, director y representante de la empresa del ferrocarril entre Lima y el Callao, se opuso en 1860 á la contruccion de un camino entre esta capital y dicho puerto, plantificando vias de sangre que él llamó *trams*, y que debian ser construidas á los lados del camino: cuyo establecimiento, dijo, es contrario al privilegio de cuyo goce está aun en posesion la empresa del ferrocarril, porque los *trams* no son otra cosa que los rieles de fierro que se usan en los caminos construidos en los distritos mineros de Inglaterra.

El fiscal opinó: que desaparecerá todo inconveniente y se reconciliarán, sin perjuicio de ninguno, los derechos é intereses de todos, concediendo á los empresarios del camino el derecho de colocar y explotar las vias de sangre, pero con la condicion de defender de su cuenta ese derecho, y no establecer las vias sino en el caso de quedar definitivamente resuelto que no están comprendidas en el anterior privilegio.

El Gobierno dijo en 17 de Enero de 1860, visto el expediente, y "teniendo en consideracion: que el *camino de tabla* (no *trams*) que se propone establecer el recurrente, no se opone á los derechos adquiridos por la empresa del ferrocarril, y puede ser de utilidad para el comercio; se permite á don Gerardo Garland el establecimiento de un camino de madera entre Lima y el Callao,.... con la expresa condicion de que si quisiese reforzar las líneas con fajas de fierro, acero ú otro metal, no podrá hacerlo sin que este derecho le haya sido reconocido préviamente por la empresa del ferrocarril de Lima, ó declarado en juicio por los Tribunales de Justicia de la República, juicio que en tal caso deberá seguirse á costa y en nombre de la compañia, sin responsabilidad ninguna por parte del Gobierno, cualquiera que sea su resultado." (F. de Lima al Callao, 1860.)

Garland no hizo el camino por motivos distintos del privilegio.

La concesion para el ferrocarril de la Oroya (1869) se hizo bajo la siguiente condicion:

5ª Entre la seccion del Callao y esta capital, no se podrá trasportar por la linea trasandina, pasajeros ni mercaderias, mientras subsista el privilegio que goza el ferrocarril de esta capital al Callao; no comprendiéndose en la anterior prohibicion *el tráfico directo de pasajeros ó de carga* entre el

mencionado puerto del Callao y las demas estaciones de la linea ó viceversa.

La compañia del ferrocarril del Callao se opuso en Abril 21 de 1869 al "establecimiento" del de la Oroya. El jefe de seccion (señor Navarro) informó que el privilegio no era obstáculo; el Fiscal (Sr. Ureta) opinó que lo era, y el Gobierno decretó en 18 de Enero de 1870 que la empresa del Callao no tenia derecho para impedir que la de la Oroya tendiera sus rieles, con tal que no hiciese competencia á la otra en el trasporte de pasajeros y mercancias.

En 10 de Marzo de 1870, á instancia del ferrocarril del Callao, se declaró: que el empresario no tiene derecho de usar los rieles tendidos por él en el trasporte por vapor de los materiales de la Oroya, sin previo acuerdo de la compañia del Callao, pudiendo usar otros medios.

Está sin resolver este asunto.

El privilegio de mas largo término, concedido á un ferrocarril, consta en el siguiente artículo del contrato de 1852:

El Gobierno concede á don José Hegan, y á sus representantes ó herederos, la propiedad del camino y *el privilegio exclusivo* de comunicacion por ferrocarril de Arica á Tacna, por el término de *noventa y nueve años*, pasando despues á ser propiedad del Estado.

En 18 de Octubre de 1870 se declaró en la solicitud de don Manuel Moreno y Maiz que el privilegio del ferrocarril no se opone al establecimiento (que se acordó) de un aereocarril.

PROCEDIMIENTO.

En la concesion á las empresas siempre se ha observado un sistema regular. Lo prescribe la ley de 8 de Noviembre de 1867.

Hechos los estudios por un ingeniero del Gobierno ó por cuenta particular, pasaban ántes á la Direccion de Obras Públicas, y hoy á una comision de ingenieros para que ésta los examine y estudie, y de acuerdo con el de la empresa, forme el trazo final y rectifique el presupuesto del monto á que ascienda la construccion del camino.

Luego que estos nuevos trabajos se hallan concluidos, los remite el Gobierno á una junta de comerciantes de reconocidas luces y honradez para formar el proyecto de contrato.

Luego se fija plazo para el re
proposiciones, despues del cual
Gobierno se reserva el derecho d
ventajosa y de no admitir ninga
niente para el fisco.

El Ministerio de Hacienda p
vándolo á escritura pública.

Ha habido excepciones á estas
1867 se concedió á don José Fr
truccion del ferrocarril de Pisco
Gobierno] sin que hubiese prec

Tratándose del ferrocarril de
bierno en atencion á las actuales
te de la cantidad que ha de i
responsabilidad que tendrá que
debe garantizar la Nacion, se ab
la construccion del ferrocarril p
Mejia y la ciudad de Arequipa:
ra próxima á reunirse, los trazos
la obra, y recomendará su inme
manera especial."

El único ferrocarril cuya const
tado directamente con el Minis
el del Callao, para lo cual fué co
de aquella aduana, que lo era d
contrato con don Pedro G. Cand
Presidente Castilla.

truccion del ferrocarril del Callao, que este daria desde luego productos, cuya participacion con el empresario estipuló. Desgraciadamente ne se llegó á efectuar el contrato para ese ferrocarril que en su clase no ha tenido rival en el Perú, y acaso en ninguna otra parte, por sus grandes productos.

PROHIBICION.

Es de notar la cláusula siguiente del contrato de Iquique á la Noria [1860]:—

Los empresarios no podrán ocuparse de la explotacion y comercio de salitres por cuenta suya ni por cuenta agena.

PROLONGACION.

En algunos contratos se ha concedido la facultad de prolongar la linea, unas veces con privilegio y otras sin él.

Está declarado que el privilegio no obsta para que otra empresa pueda prolongar aquella que lo disfruta (y por supuesto cruzarla.)

PROPIEDAD.

En general se ha pactado que despues del privilegio exclusivo, la empresa explote el camino como propiedad suya por 99 años, pero sin privilegio, pasando luego al Gobierno.

Excepciones de esta regla son: 1ª Las empresas que han contratado por un término mas corto respecto á la propiedad; 2ª Las que habiendo construido ó contratado la construccion con fondos propios y sin ayuda del Gobierno, tienen la propiedad absoluta. 3ª Las empresas que ha comprado el Gobierno.

En algunos casos, no en todos, el Gobierno ha contratado que cinco años antes de espirar el término de la propiedad,

lee: —

"En todos los paises, la primera condicion particularmente cuando se trata de obras e cuenta del Estado, para admitir una propue proponente pueda producir antecedentes que capacidad y competencia para llevar á cabo Aquí, esta consideracion es de tanto mas peso no cumplimiento de la contrata amenazaria de tal la realizacion definitiva de una via tan imp multa, por efectiva y elevada que sea, no co perjuicios que sufriria el pais."

Los fiscales han hecho la misma observacio sea dicho, se encuentra como regla de conduc bierno, consignada en las leyes de Francia.

PROPUESTAS.

Menos el ferrocarril de Chorrillos que se primero que daba garantias de llevarlo á cabo mas se han hecho por medio de propuestas e cion, cuando no han sido por cuenta parti cuenta del Estado.

Las propuestas se han presentado cerra y acompañadas de la garantia exigida, para dia prefijado en presencia del Oficial Mayor, cion y los interesados en el Ministerio de Ob

Nunca se han

PROROGA.

Se han prorogado por buenas razones los plazos concedidos para estudios, para la presentacion de propuestas, para dar principio á la obra y para concluirla.

Aun en casos, como el del ferrocarril de Salaverry á Trujillo, en que se ha declarado administrativamente la caducidad del contrato y mandado cobrar la multa, á solicitud documentada del interesado, se ha revalidado el contrato.

Pero hay ferrocarriles que duermen el sueño del olvido como el de Pisco á Ica.

PROTECCION.

De todo género ha sido la que el Gobierno ha prestado á las empresas de ferrocarriles, desde 1848 en que al del Callao ofreció prestar la mas ámplia proteccion y mandar franquear el auxilio de la policía en los casos que aquella lo demandase, quedando obligado á indemnizacion en caso de que por falta de auxilios sufriesen los intereses de la empresa.

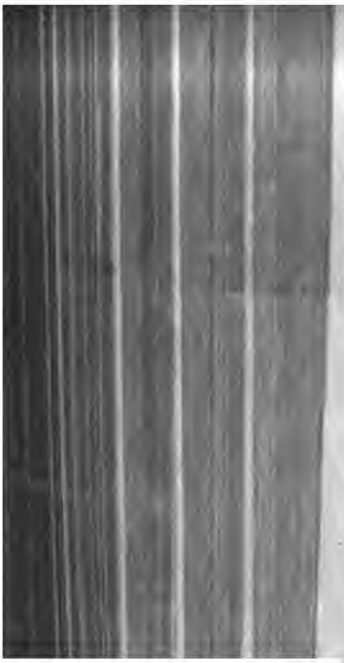
Esta será protegida por el Gobierno con todos los medios de que este dispone, como una obra de utilidad pública, y quedará investida de todos los derechos y privilegios que las leyes conceden al Gobierno en las construcciones de esta naturaleza. (F. de Chorrillos, 1856.)

El Gobierno concederá á la empresa cuanta proteccion le sea posible, conforme á las leyes y siempre que no afecte los intereses fiscales. (F. de Pisco á Ica, 1864.)

Las autoridades prestarán á la empresa el apoyo necesario para conservar el órden entre los trabajadores y hacerles cumplir sus deberes. (F. de Pisagua á Sal de Obispo, 1869.)

El Gobierno prefiere la proposicion presentada por don Andres Alvarez Calderon, bajo el sistema de proteccion del Gobierno por medio de préstamo de 2.600,000 soles en bonos del estado. (F. de Lima á Pisco, 1869.)

Ningun medio ha escaseado, ningun resorte ha dejado de tocar el Ejecutivo para llevar adelante la plantificacion de los ferrocarriles en el Perú, y siempre será memorable por



ria houradez, lueg

Los puentes y vi
tura y tendrán esti
la Oroya, 1869.)
Los puentes seri
estribos y pilastras
co, 1870.)
Los puentes será
tem.) [F. de Pac
La empresa pond
el curso de las agua

El radio mínimo
Arequipa, 1868.]
Fíjase siempre en
las curvas, con la ac
á la clase de medidas

La empresa tendrá derecho á establecer ramificaciones de ferrocarril en la extension de su linea. [F. de Lima al Callao, 1846.]

Los empresarios podrán extender ramales ó ramificaciones, desde cualquier punto de la linea principal hasta los lugares que crean conveniente, debiendo observarse, respecto de estas ramificaciones, las mismas disposiciones dictadas para la linea principal. [F. de Iquique á la Noria, 1860.]

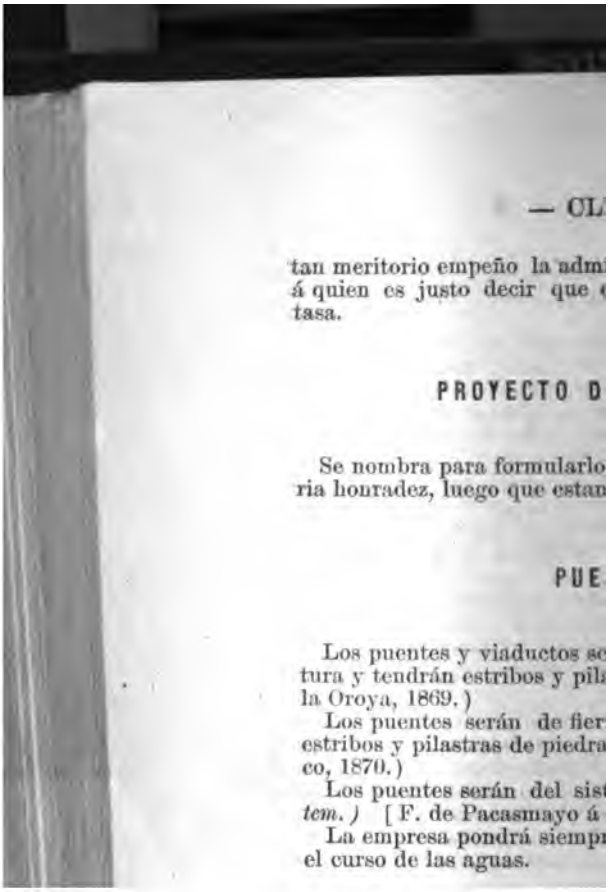
La empresa tendrá derecho exclusivo para formar ramificaciones á los valles de Vítor y Tambo y á los pueblos vecinos á la ciudad de Arequipa en un radio de 15 millas, por el término de veinte años. Los gastos de estas ramificaciones no se consideran en el capital cuyo interes garantiza el Estado. Estas lineas no pueden emprenderse hasta que no esté concluido el ferrocarril principal. Estas ramificaciones se harán hasta cinco años despues de concluido el ferrocarril principal y en caso contrario cesa este privilegio. (F. de Arequipa, 1863.)

Si la empresa encontrase en cualquier tiempo conveniente hacer nuevas ramificaciones ó prolongarlas hasta donde le sea posible, tiene adquirido desde luego el derecho de hacer dentro del término que le sea dable dichas ramificaciones; y las condiciones de esta concesion son desde ahora las mismas que quedan puntualizadas en los artículos anteriores sobre el ferrocarril á Chiclayo y Lambayeque (1867.)

Comprendiendo el privilegio exclusivo concedido por la presente resolucion, solo la linea principal, á fin de obviar ulteriores dificultades, se declara asimismo, que *cualquiera puede construir ramales en toda direccion, ó lineas que prolonguen, á uno á otro extremo, el curso de aquella*, con tal que soliciten y obtengan previamente el respectivo permiso del Gobierno; y que sean cuales fueren las lineas ferreas que se establezcan, no excluyen de ningun modo el tráfico que pueda hacerse de otra manera. [F. de Lima á Chancay, 1871.]

Las ramificaciones á que se contrae la cláusula de la propuesta principal, se declaran sin derecho á privilegio ninguno. [F. de Malabrigo á Ascope, 1869.]

Si durante el privilegio de los 25 años, quisiese el Gobierno construir por su cuenta un ramal sobre la linea establecida, ó continuar la linea de Trujillo, ó concediese á otra empresa particular la ejecucion de dichas obras, quedará obligado el actual empresario á trasportar por la mitad del precio de tarifa todos los materiales que sean necesarios para dichas obras. [F. de Salaverry á Trujillo, 1870.]



tan meritorio empeño la admi
á quien es justo decir que
tasa.

PROYECTO D

Se nombra para formularlo
ria honradez, luego que estan

PUE

Los puentes y viaductos se
tura y tendrán estribos y pila
la Oroya, 1869.)

Los puentes serán de fier
estribos y pilastras de piedra
co, 1870.)

Los puentes serán del sist
tem.) [F. de Pacasmayo á

La empresa pondrá siempr
el curso de las aguas.

RECLAMACION DIPLOMATICA.

De la manera mas terminante se ha excluido en todos los contratos, declarándola por el hecho causa bastante para su anulacion, sin que se reconozcan mas derechos que los concedidos por las leyes nacionales á los peruanos.

REEMBOLSO.

Desde que el ferrocarril produzca mas del diez por ciento al año, el exceso se entregará al Estado en reembolso y hasta que quede pagado completamente de las cantidades que de él hubiese recibido la empresa en razon de la garantia. (F. de Pisco á Ica, 1861.)

El mismo artículo se lee en todos los contratos en que el Gobierno ha avanzado fondos.

REGALIAS.

A varias empresas se han concedido privilegios especiales, y ellas á su vez tambien los han otorgado.

Al ferrocarril del Callao:—

"Podrá tomarse del camino carretero toda la parte que fuese necesaria para el ferrocarril; pero sin perjuicio de dejarlo libre, ó con la extension suficiente para el tráfico."

Tener carros de lujo, para agregar á los trenes en servicio de las personas y comitivas que quieran alquilarlos por separado á un precio mayor, pero fijo, que designará la misma empresa.

Fabricar habitaciones en la parte exterior del mencionado local, sin que esta fábrica perjudique al objeto á que está destinado.

Ser preferidos los empresarios del ferrocarril por el tanto que otro propusiere hacer la obra de la aduana del Callao.

En el caso de que el Gobierno tenga por conveniente sacar á remate el derecho de muelle y pescante, ser preferidos los empresarios en el remate por el tanto que otro ofrezca.

tiva propuesta.

Si los empresarios del
quisieren aproximar an
nes, celebrarán libreme
niente á los intereses
Gobierno.

Al ferrocarril de Iqu
Preferencia por el ta
traer los ferrocarriles d
"En caso que poster
y conveniencia de esta
entre las caletas de Pi
y sus respectivas salit
derico Pezet serán pre
cion de esas vias, en
estipulen."

Despues se ha exte
boliviana.

Al ferrocarril de Pis
El privilegio compr
didas entre Pisagua ó
gozará en general de
han dado y en adel
Repúbliba.

Al ferrocarril de Ar
La Compañia tendr

Al ferrocarril de Puno:—

El contratista podrá trasportar y conducir gratuitamente por el ferrocarril de Mejia á Arequipa, todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferrocarril de Puno, y del mismo modo á todos sus empleados y peones, mientras dure la construccion de la obra, haciendo uso de quince ó mas carros y un coche que necesite el ferrocarril de Mollendo á Arequipa, debiendo reemplazarlos al año con otros pertenecientes al ferrocarril de Puno; pero pudiendo hacer uso gratis de las locomotoras del de Arequipa.

Al ferrocarril de la frontera boliviana: —

Los contratistas podrán trasportar y conducir por el ferrocarril de Arica á Tacna todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, y del mismo modo á todos sus empleados y peones mientras dure la construccion de la obra, haciendo uso del mismo privilegio que disfruta el Estado, segun la contrata con los empresarios del primero, sin perjuicio de los arreglos privados que pueda ajustar con ellos á este respecto.

Al ferrocarril de la Oroya:—

En mérito de lo aducido por el contratista del ferrocarril de la Oroya en la presente solicitud: se le autoriza para que proceda á destruir la parte de la muralla que necesita para emplear los materiales que extraiga en terraplenar la esplanada en donde debe construirse en esta capital la estacion principal de dicho ferrocarril.

Regalias del Gobierno:—

Tanto en el caso de venta como en el de hipoteca, los contratistas ó sus sesionarios deberán dar aviso al Gobierno por si quisiere comprar el camino, ó facilitar los caudales que necesite la empresa, pues para una y otra cosa gozará el Estado del derecho de preferencia. (F. de Arequipa, 1864.)

Si el Gobierno quisiere comprarlo despues de diez años de plantificado y puesto en servicio, se le venderá, pagando préviamente el importe de las acciones, á precios corrientes de plaza, si no exceden del valor primitivo, y en el caso de que excedan, á la par y mas la mitad del aumento. [F. del Callao, 1847.]

La empresa queda obligada á poner un coche de primera clase para la autoridad departamental, poniendo á disposicion de la expresada autoridad cuatro libretas para el uso de

Al ferrocarril de Chorrillos:—
La empresa podrá establecer en sus términos plazas
mercado, sin perjuicio de las existentes.
Si el Gobierno acordase la construccion de un ferroca
hácia la costa de Pisco ú otros puntos, invitará á la act
empresa para que por su parte presente tambien la resp
tiva propuesta.
Si los empresarios del ferrocarril del Callao y Chorri
quisieren aproximar ambas líneas por medio de ramifica
nes, celebrarán libremente un contrato del modo mas con
niente á los intereses de la sociedad, con intervencion
Gobierno.

Al ferrocarril de Iquique á la Noria:—
Preferencia por el tanto sobre cualquiera otro para c
truir los ferrocarriles de la provincia de Tarapacá:—
"En caso que posteriormente se reconozca la posibil
y conveniencia de establecer comunicacion por vias fer
entre las caletas de Pisagua, Mejillones ó cualesquiera c
y sus respectivas salitreras, D. José María Costas y D.
derico Pezet serán preferidos para la construccion y expl
cion de esas vias, en los términos que oportunament
estipulen."
Despues se ha extendido el privilegio hasta la fron
boliviana.

Al ferrocarril de Pisagua y Sal de Obispo:—
El privilegio comprenderá tambien á las caletas comp
didas entre Pisagua é Iquique, y.... en fin, esta emp
gozará en general de todas las franquicias y derechos q
han dado y en adelante se den á las de su clase e
Repúbliba.

Al ferrocarril de Arequipa:—
La Compañia tendrá la obligacion de contribuir con
sus medios, para que se efectúe la continuacion de la
actual á Lampa, Puno y Cuzco; pudiendo hacer los est
preliminares con tal objeto.

Al ferrocarril de Chancay:—
Para el establecimiento de la línea ferrea, la empres
drá ocupar los caminos actuales, bien sean carreteros
herradura, pero dejándolos expeditos para el tráfic
carretas, &."

Al ferrocarril de Puno:—

El contratista podrá trasportar y conducir gratuitamente por el ferrocarril de Mejia á Arequipa, todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferrocarril de Puno, y del mismo modo á todos sus empleados y peones, mientras dure la construccion de la obra, haciendo uso de quince ó mas carros y un coche que necesite el ferrocarril de Mollendo á Arequipa, debiendo reemplazarlos al año con otros pertenecientes al ferrocarril de Puno; pero pudiendo hacer uso gratis de las locomotoras del de Arequipa.

Al ferrocarril de la frontera boliviana:—

Los contratistas podrán trasportar y conducir por el ferrocarril de Arica á Tacna todos los materiales, máquinas, herramientas y demas útiles y efectos destinados al ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia, y del mismo modo á todos sus empleados y peones mientras dure la construccion de la obra, haciendo uso del mismo privilegio que disfruta el Estado, segun la contrata con los empresarios del primero, sin perjuicio de los arreglos privados que pueda ajustar con ellos á este respecto.

Al ferrocarril de la Oroya:—

En mérito de lo aducido por el contratista del ferrocarril de la Oroya en la presente solicitud: se le autoriza para que proceda á destruir la parte de la muralla que necesita para emplear los materiales que extraiga en terraplenar la esplanada en donde debe construirse en esta capital la estacion principal de dicho ferrocarril.

Regalias del Gobierno:—

Tanto en el caso de venta como en el de hipoteca, los contratistas ó sus sesionarios deberán dar aviso al Gobierno por si quisiere comprar el camino, ó facilitar los caudales que necesite la empresa, pues para una y otra cosa gozará el Estado del derecho de preferencia. (F. de Arequipa, 1864.)

Si el Gobierno quisiere comprarlo despues de diez años de plantificado y puesto en servicio, se le venderá, pagando préviamente el importe de las acciones, á precios corrientes de plaza, si no exceden del valor primitivo, y en el caso de que excedan, á la par y mas la mitad del aumento. [F. del Callao, 1847.]

La empresa queda obligada á poner un coche de primera clase para la autoridad departamental, poniendo á disposicion de la expresada autoridad cuatro libretas para el uso de

[illegible] provisional luego que este trabaj

REGLAME

Ademas de las facultades amp
para dictar uno general que sirv
ferrocarriles, todos los contratos
cho, incluyen la cláusula de que
los que dicte el Gobierno—y que
En 17 de Mayo de 1866 el Gob
para el ferrocarril del Callao. V
El Reglamento de Ingenieros
de 1867.

REMA

Con las únicas excepciones
concedido á D. José F. Canev
para el Callao, todos los ferroc
sacado á remate, conforme á la
contrato del Callao. El remate
de proposiciones escritas que s
sados.

mas conveniente la refaccion y mejora del actual con el producto de un moderado derecho de peaje que no moleste ni grave como al presente á los transeuntes; se decretó: Queda sin efecto alguno la contrata celebrada con D. Tomas Gill para la construccion de un camino de fierro de esta capital al Callao.

Si la obra no fuese principiada, ó no se concluyese dentro de los plazos dichos, se tendrá por cancelada la concesion y de ningun valor ni efecto; á no ser que la demora proviniese de guerra interior ó exterior ó de algun otro caso fortuito ó de fuerza mayor. [F. de Malabrigo á Ascope, 1869.]

Si el contratista por su parte, suspendiese los trabajos de la obra por tres meses ó mayor tiempo, el Gobierno queda autorizado, salvo el caso de la cláusula 3ª, por ese solo hecho, para declarar por sí solo, fenecido el contrato, y exijir de dicho contratista indemnizacion de daños y perjuicios, por falta de cumplimiento, conforme á la ley. [F. de Pacasmayo á Cajamarca, 1869.]

Manifestándose en el presente informe del Prefecto de la Libertad que el empresario del ferrocarril de Trujillo á Salaverry habia remitido gran cantidad de materiales para la construccion de esa obra, y habiendo avisado por telegrama fecha 25 del actual el Subprefecto de Trujillo que los trabajos de terraplen habian ya comenzado; se suspenden los efectos del supremo decreto de 1º de este mes, por el que se declara rescindido el contrato celebrado con D. Juan Manuel Ugarte para la construccion del enunciado ferrocarril, el que quedará en todo su vigor y fuerza.

RESPONSABILIDAD.

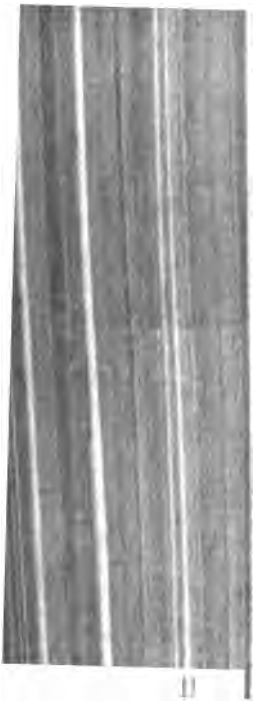
Véase *Daños y Perjuicios.*

Existe en los contratos la de la empresa para las pérdidas de efectos; pero no para los daños causados á las personas. Esto se debe entender siempre sin perjuicio de tercero.

RIEL.

Los rieles para el ferrocarril de Arica á Tacna deberian pesar 60 libras la yarda. Lo mismo los de Iquique á la Noria. Para los ferrocarriles de Arequipa y de Lima á Pisco se mandó "sujetarse al presupuesto de la obra."

Al empresario del ferrocarril de Pisco á Ica se le autorizó



planchas de hierro unidas de [illegible]
cuatro tornillos de 0,021 metros d

ROBOS

Véase *Daños y Perjuicios.*

Las empresas son responsables
efectuados, de mercancías entre
de estilo.

RUEDA

Las ruedas serán de fierro
wheels.) [F. de Lima á Pisco, 18

SECCION

Comprendiendo el trazo final
estipulado que si al Supremo Go
la línea por secciones, estará ob
tregarla de ese modo; en cuyo ca
virse gratuitamente de la seccio
cion de los víveres, máquinas, h
los, lo mismo que empleados y
vicio del ferrocarril. [F. de Are

El ferrocarril de Lima á Chan

En 31 de Marzo de 1871 se permitió la explotacion del trozo hecho del ferrocarril de Pisco á Ica por cuenta de la compañia y sin responsabilidad pecuniaria del Gobierno, cobrándose por tarifa que seria aprobada. Abriéronse 41 millas. Hoy está arrendado todo el camino.

Cada seccion se entregará previa certificacion del ingeniero del Gobierno y mediante acta. [Esto no excluye el derecho del Gobierno al reconocimiento.]

Véase *Explotacion por Secciones.*

SOBRANTES DE LA OBRA.

Don Enrique Meiggs queda obligado á vender al Estado los restos que le quedan de los materiales destinados á la obra, siempre que el Gobierno los necesite. [F. de Arequipa, 1868.]

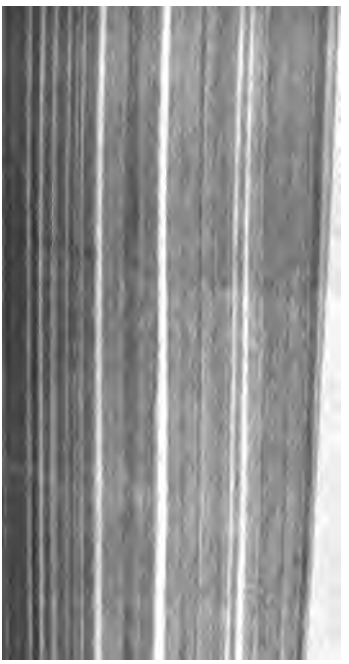
Si despues de terminada y entregada la obra, quedase al contratista una cantidad de durmientes, rieles, herramientas ú otros cualesquiera materiales y útiles que el Gobierno necesite, para el uso y servicio de la linea, tendrá derecho de compararlos por el costo de factura y en caso de que por el uso hayan sufrido deterioro, á precio de tasacion. [F. de Arequipa á Puno, 1869.]

SOCAVONES.

Los socavones tendran 16 pies de ancho y 19 de alto, contados desde la cima del arco hasta un pié mas abajo de la gradiente, hasta donde se sacará el material, como en las excavaciones de roca sólida, rellenando en uno ú otro caso con arena ó cascajo hasta llegar á la gradiente. Los socavones llevarán arqueria, donde la calidad del terreno lo haga necesario. [F. de Arequipa, 1868.]

Los socavones tendrán 4 metros 572 ó 15 piés de ancho, sobre diez y nueve de alto, contados desde la cima del arco, hasta el plano, es decir, hasta 0 m. 30,479 ó un pié mas abajo de la gradiente, &ª [F. de Lima á Pisco, 1869.]

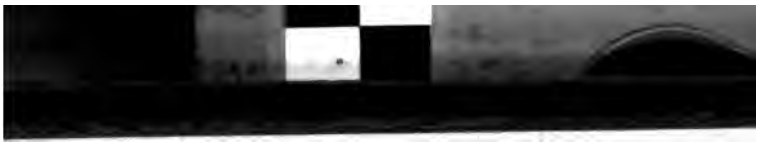
Los socavones tendrán 5.8 metros [ó sea 19 piés] de alto hasta la parte superior de la bóveda y 5.5 metros de ancho al nivel de formacion en roca viva. Si la blandura del terre-



La empresa se de
to de Pasco y las c
truccion del camin
rico Blume, á quie
pudiendo organiza
creyere conveniente
El concesionario
considere puramen
aunque la formen e
El reglamento int
miento, con tal que
el Gobierno.
Para mayor segu
formacion de la soc

La mayoria de l
tienen; pero hay ca
construidos y se sost
Gobierno haya inter
nos y en su expropia

SUS



clusion con los capitales que pueda proporcionarse, y explotarla en seguida por su cuenta hasta hacerse pago de lo que se adeudase, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que hubiese sufrido. [F. de Pacasmayo á Cajamarca, 1869.]

SUSPENSION DE TRABAJOS.

La suspension del trabajo en un plazo prefijo en el contrato justifica la anulacion de este, declarada por el Gobierno administrativamente.

SUSPENSION DE TRAFICO.

En 24 de Febrero de 1871 se ordenó, por causa de las imperfecciones y porque "*ninguna via ferrea puede entregarse "al tráfico sin que reuna todas las condiciones que garanticen "la seguridad de las personas que trafican por ella*"—suspender el tráfico del ferrocarril de Ancon á Chancay hasta corregirse los defectos y darle solidez.

En 18 de Marzo se exceptuó de la prohibicion á las mercancias.

Remediadas las principales faltas, volvió mas tarde á permitirse el tráfico.

TALUD.

El talud será de uno horizontal á diez vertical en corte de roca sólida: en todos los demas cortes y en los terraplenes, será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion. (F. de la Oroya, 1869.)

El talud será el natural, salvo los casos en que serán revestidos con muros de consolidacion. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

para el pasaje de los emplea
Gobierno, para las tropas
Estado.

La conduccion de la cor
los caminos; muchos han c
je del encargado de la cor
riles se han obligado á dar

TEI

El Gobierno empezó po
blecimiento de una linea d
go del camino, y acabó por
tal é indispensable.

Efectivamente, hoy no s
como debe ser, si no tiene
Menos los ferrocarriles d
demas tienen obligacion de
y otro coche para seguridad
cidente.

TE

El término se contará de fecha á fecha, siendo entendido que solamente podrá aumentarse en compensacion de aquel en que la obra se hubiese paralizado por casos fortuitos ó de fuerza mayor, y demas reconocidos por derecho, con tal que sean oportuna y legalmente acreditados, bien por la demora que sufriesen los contratistas en adquirir los terrenos necesarios para la via y sus dependencias, ya sean de propiedad del Estado, municipales, de beneficencia ó de particulares.

TERRAPLENES.

Los terraplenes en tierra ó cascajo se harán mas altos de lo que deben quedar, en un 6 por ciento de altura. (F. de Arequipa, 1868.)

Los terraplenes en tierra ó cascajo que se hayan asentado despues de un año de explotacion, serán repuestos á la altura que lo exija la gradiente. (F. de Pacasmayo á Guadalupe, 1870.)

Los terraplenes tendrán 15 piés ó sea 4.6 metros de ancho al nivel de formacion, con chaflanes que deben variar segun la clase del terreno, es decir:

En terreno duro, greda ó cascajo.....	1 á 1½
En tierra blanda cascajo fino.....	1 á 1¾
En arena.....	1 á 2

TERRENOS.

El Gobierno concede gratuitamente á la empresa, por el término de noventa y nueve años, el uso de los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferrocarril y el tránsito de sus trenes. Si la empresa necesitase de algunos terrenos municipales, ó de particulares, para terminos, estaciones ó depósitos, el Gobierno le facilitará su adquisicion por los medios que determinan las leyes para los casos de expropiacion forzada, si los dueños de tales terrenos se negasen á enagenarlos. (F. de Iquique á la Noria, 1860.)

Esta ha sido la norma general de todas las concesiones, sin excepcion.

Vistas las solicitudes p
ferrocarril de Pisco á Ica
por gerente del Banco de
de timbres en las escritura
tuido,.... se declara: que
tengan mutuas obligacione
cimiento de deuda ó establ
pital constituido, inclusive
se deben poner tantos tim
tándose la que preste mas
en su total valor el uno p
escritura; y se dispone qu
una razon detallada de
fecha de la precitada ley d
timbres, al extenderse las
rafo 4º del art. 4º de dich
del que pague la contribu
estas razones al Congreso,
contribuyentes las cantida
aplicada y establecida la i

Versando este contrato
por cuenta del Estado, se
diente, con excepcion del
(F. de Arequipa á Puno, I

lidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del pais, quedando obligado el Supremo Gobierno á interponer su autoridad para que sean respetadas y cumplidas.

Los agentes diplomáticos y consulares del Perú, llamados á intervenir en la celebracion ó legalizacion de dichas contratas, no podrán en ningun caso exigir otro derecho que el de un sol ó su equivalente, conforme está ordenado repecto á los colonos chinos.

Los contratistas están facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio de los puertos, en cuanto solo se relacione directa ó indirectamente con la construccion del ferrocarril.

Los trabajadores de un ferrocarril están exentos de servicio militar, menos los peruanos en caso de guerra extranjera.

TRASMISION.

Don José F. Canevaro y la compañia que pueda organizar, tendrán la facultad de trasmitir en parte ó en el todo, sus derechos al camino, por cualquier contrato. Esta facultad se extiende á las demas que son accesorias á la libre propiedad. La trasmision se hará con aprobacion del Gobierno, y si se verificase en favor de extranjeros, se sujetarán estos á las leyes del pais, sin poder hacer uso de ningun recurso diplomático. (F. de Pisco á Ica, 1868.)

La venta ó trasferencia de la linea á otra empresa podrá hacerse sin prévio consentimiento y aprobacion del Gobierno, quien se reserva el derecho de sustituirse al comprador por el mismo precio, y en ningun caso podrá trasferirse la propiedad del camino á ningun gobierno ó estado extranjero. (F. de Ilo á Moquegua, 1870.)

El Gobierno ha aprobado constantemente los contratos de trasmision hechos bajo las bases anteriores.

El primer contrato trasmitido fué el de Arica á Tacna en 1857.

TRASPORTE.

En la palabra *Tarifa* está explicado su servicio económico.

TRAZO.

En la ejecucion de los trabajos se sujetarán al trazo preliminar formado por los ingenieros Blume y Echegaray; pero si del estudio definitivo que se haga, resulta que puede seguirse otra linea ó sufrir algunas alteraciones que redunden en beneficio de la obra, la empresa lo hará presente al Gobierno, para que tomándolas en consideracion resuelva lo conveniente. (F. de Arequipa, 1863.)

Este trazo no podrá variarse sin prévia noticia y aprobacion del Gobierno. (F. de Pisco á Ica, 1864.)

El estudio preliminar á que se refiere el inciso 1º del art. 1º de la ley de 8 de Noviembre último, debe hacerse por un ingeniero de crédito conocido como ingenero en jefe un ingeniero segundo y el número de auxiliares y peones que se conceptúen necesarios; y debe contener precisamente las cláusulas que se leen en la pág. 109 tom. 1º de esta obra.

El empresario Edmonson nombrará un ingeniero de crédito conocido y los ayudantes necesarios, para que en union con el ingeniero que nombrará el Gobierno, procedan á practicar el trazo definitivo, sujetándose estrictamente á las indicaciones contenidas en el decreto de 7 de Diciembre de 1864, y á las demas instrucciones que dará la Direccion de Obras Públicas. (F. de Chimbote á Huaraz, 1868.)

Presentados los estudios, trazos, perfiles y presupuestos á

Las cuestiones que ocurran con el Gobierno y la empresa, serán sometidas á los Tribunales de la República, no pudiendo la empresa, en ningun caso, ocurrir á otros medios que no sean los permitidos por las leyes á los ciudadanos del Perú. (F. de Lima á Pisco, 1869.)

TROPAS.

Las tropas que el Gobierno quisiere trasportar de un punto á otro de la linea de la empresa, serán conducidas *gratis*.

Por la tropa, por los jefes y oficiales, por su equipo y material de guerra, igualmente que por los empleados en comision del Gobierno, se cobrará la mitad de los precios establecidos, acreditándose esto en papeletas que expedirán únicamente el Prefecto de Ica y el Gobernador de Pisco. [F. de Pisco á Ica, 1868.]

Los dos artículos anteriores comprenden los dos distintos tipos adoptados para el trasporte de tropas.

Será preciso en cada caso ver el contrato particular.

UTILIDAD.

Se fija á la empresa la utilidad de 15 por ciento anual sobre los capitales invertidos; y cualquiera que sea el exceso, será partible entre la misma empresa y el Estado que aplicará su mitad á las atenciones mas preferentes del servicio público.

Esta fué la base para el pacto hecho con el ferrocarril del Callao en 1847, que no se llevó á cabo por falta de contratista; porque se temia sin duda que el ferrocarril no produjese tanto ni tan poco.

VIAS.

Este camino será de una via, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho para colocar otra, si acaso la empresa lo cree conveniente.

su colocacion. [F. de Arequi]

VIADU

Los viaductos serán de fierr
drán estribos y pilastras de pi
pa, 1868.]

VIVE

Los víveres que se introduz
nutencion de los trabajadores,
rechos de aduana por solo el ti
cion del camino.

Se entiende por víveres, la
papas, arroz, frejoles, mante
huecillo, galleta y harina.

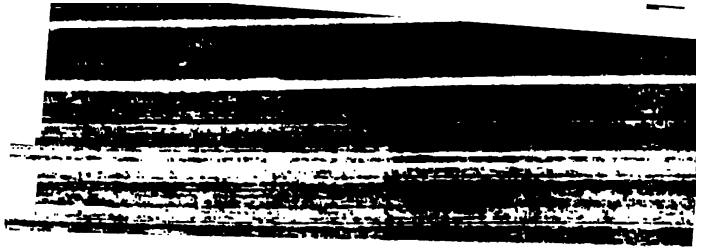
La cantidad se calculará en
bajadores tomando por norma

Si los jefes de aduana ó el i
yese que es excesivo el número
den libres de derecho para la

ZANJA.

En la region de las lluvias ademas del ancho reservado para el camino habrá en las excavaciones una zanja que será forrada con piedras en las partes que sea necesario. [F. de Lima á la Oroya, 1869.]

La habrá tambien en los socavones.



APENDICE.

EL PERU Y MR. MEIGGS.

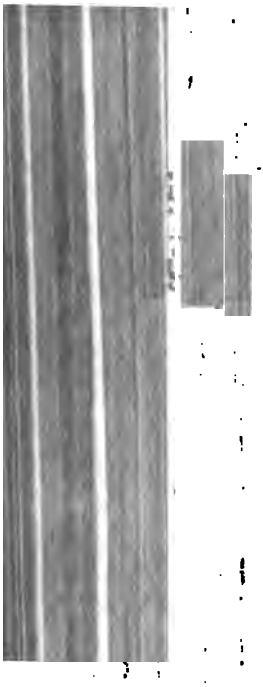
Bajo este rubro rejistra *La Patria* en su número del 3, un artículo de la prensa de Chile, el que ocupándose de la repatricion de los chilenos residentes en el Perú, define la situacion política y económica de este pais, aseverando hechos del todo falsos y estableciendo consecneucias y formulando razonamientos que carecen hasta de lojica.

Verdaderamente que me he sorprendido al ver figurar mi nombre en semejante escrito y sin entrar á escudriñar los móviles que lo hayan inspirado, quiero si refutarlo, desmintiéndolo en obsequio de la verdad.

Dice el artículista; "que despues de haber yo tratado con un gobierno que no solo cumplió religiosamente sino que se adelantó espontáneamente á todos sus compromisos, tengo que habérmelas con otro tan exhausta de recursos y falto de crédito, que me he visto precisado á contraer obligaciones onerosas en Valparaiso para satisfacer una serie de pagos que en el Perú, Estados Unidos é Inglaterra, habian quedado insosutos por culpa del gobierno peruano."

Bastaria un simple desmentido para destruir tan falsa aseveracion; pero ella encierra una calumnia contra el gobierno del Perú, quien, á la par con la nacion entera y fiel interprete de sus aspiraciones y propósitos, no ha omitido medio ni sacrificio alguno para ir siempre adelante en su marcha de progreso.

El dinero obtenido no ha servido jamas en las obras de que



Si el articulista, al hablar de un gob
ha espontáneamente á satisfacer sus c
ha querido referirse al de Chile, en ve
en ese punto; pero no la tiene para hac
provistas de todo fundamento; y la es
bierno al anticiparse en el cumplimien
equiparándola con la del Perú, queda
de á la magnitud de las empresas.

Hubo tiempo, es cierto, en que mis
les, estuvieron amenazados, no de un
cadencia: y esta no dominaba de fa
abundaba, contando con la anticipaci
no para el mayor incremento de las o
dos que mensualmente sin interrupci
dos. Pero alzóse una grita en Chile c
cion de trabajadores que se alejaban
una mejor retribucion de sus fatig
desercion se introdujo en los campa
de enfermedades y miseria, ofrecimie
juego, y la desercion, comenzó y cun
dencia en los trabajos de que he habl

Muy lejos de mí la idea de dirijir u
deseaban reprimir la emigracion.
rencia de brazos fuera fatal á los agri
reprochado sí, los medios. No era ju
cuando no existia ni podia existir; ta
justo pintar los valles del Perú con
santo de chilenos. Aquí se muere c
region del globo.

Si al poner coto á la emigracion se

nales, escasa aun para efectuar la décima parte de los que se han presentado.

"Todo augura, dice el artículo, que una revolucion estalle, ó que se pueda levantar no otro empréstito en Valparaiso, ¿qué será entónces de nuestros infelices paisanos?

Es dura cosa que se lancen palabras al acaso y se viertan conceptos impremeditados é irreflexivos. Créome con mas derecho, con un criterio mejor formado que el articulista, para juzgar de la situacion política de este pais; y me complazco en decir que tengo la íntima conviccion de que su era de paz no será turbada. Pero en la hipótesis que un conflicto sobreviniera, tengo la fé que el pueblo peruano, el artesano ó el peon, mi primero y mejor auxiliar en mis trabajos y que en ellos encuentra labor y beneficio, no se apartará de su juiciosa senda. El seria el mejor defensor de mis intereses, pues, serian los de la Nacion, los suyos propios los que se defendiera.

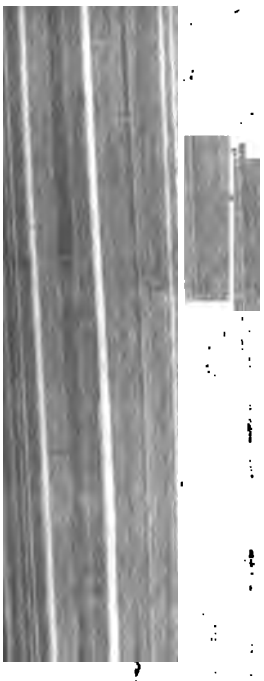
'Réstame la cuestion financiera, que el artículo de que me ocupo, aborda y define de una manera singular. Segun él el Perú es el Job de las naciones y la lepra y la muerte no tardarán en consumirlo.

Con la última tonelada de huano que se cargue, dice; se oirá el último silvido de la locomotora en las lineas férreas que ahora se construyen; pues no se puede pensar que ellas produzcan siquiera los gastos de explotacion.

Creía que antes de que el huano fuera una fuente de entrada para el Perú, este era rico; y que su riqueza consistia en su suelo feraz, productor tanto de los frutos tropicales como de las sonas frias la tradicion no los pinta como un emporio de riqueza, esplendente en sus tres reinos, faltándole únicamente vias fáciles de comunicacion y de trasporte.

Hoy que la accion bienechora de los ferrocarriles se deja ya sentir, los derechos de aduana que es lo que da la medida de la riqueza de los pueblos, han tenido un incremento considerable, incremento que iría elevándose cada dia mas.

—Penetrado de este convencimiento, hace dos años formulé la idea que, tomando por base el producto de esos derechos durante los años 1866 al de 1869 y adoptando un arancel como el de los Estados Unidos ó Chile, terminadas las vias férreas á la Oroya y á Puno, el aumento de los derechos de la aduana, del Callao únicamente, será bastante para la amortizacion y pago de intereses de los 60.000,000 de soles importe de ambos ferrocarriles.—Mas aun, y estendiendo mi idea á todas las aduanas de la República, ese aumento en todas ellas, amortizará los 150.000,000 á que se ele-

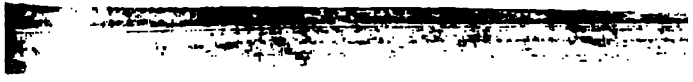


Que los ferrocarriles del Perú no pa
ra sus gastos de esplotacion, es una
del articulista, que tampoco trepidar
miento una vez terminados, por un p
abonando al Estado el tres por cient
cion. A este respecto, recuerdo qu
del ferrocarril de Valparaiso á Santi
con el señor D. Manuel Antonio Toc
do en aquella época, en mi rancho, e
Loros, me dijo: "indíqueme U. las
puedan producir el tres por ciento fi
tacion, y el Gobierno decretará su c
Estas palabras de una alta inteligen
ros estadistas de ese pais, son la me
ferrocarriles del Perú serán una nu
mo, desde que hay quien asegura es

Casi no era necesaria esta contest
hablan y desmienten; pero un sentim
respeto hácia el Gobierno y pueblo
lido á ello. Los veo unidos, ricos y
ahinco á su engrandecimiento, ocurr
necesidades y allanando los obstácu
pezar los encargados de sus grandes

Mis ideas y convicciones fruto de l
tudio, rectificarán, no lo dudo, las i
tículo "El Perú y Mr. Meiggs," pudi
ánimo de los que lejos del pais no es
cerlo y juzgarlo.

Lima, Febrero 7 de 1872.



INDICE

POR ORDEN ALFABETICO

DE

CADA FERROCARRIL

AREQUIPA A PUNO.

Páginas.

Ofíciase al Prefecto del Departamento de Arequipa para que ayude á D. Enrique Meiggs en los estudios de un ferrocarril. Octubre 9, t. I 429

Ley del Congreso que autoriza la construccion de los ferrocarriles. Enero 15, t. I..... 444

Nómbrase al ingeniero Gerrit Backus para que de acuerdo con el empresario don Enrique Meiggs forme el trazo final. Setiembre 20, t. II..... 55

Convócanse propuestas para la ejecucion del ferrocarril. Setiembre 24, t. II..... 56

Págin

El ingeniero don Gerrit S. Backus, comisionado para examinar el trazo y rectificar el presupuesto de la linea, da cuenta del resultado de su comision. Setiembre 24, t. II.....

Publícanse bases para contratar el ferrocarril. Setiembre 25, t. II.....

Aviso oficial señalando el término para la admision de propuestas. Setiembre 25, t. II.....

Oficio del Prefecto de Arequipa, manifestando el agradecimiento del pueblo con motivo de la construccion del ferrocarril. Octubre 4, t. II

Acéptase la propuesta de don Enrique Meiggs para la construccion del mismo. Diciembre 18, t. II.....

Nómbrase la comision inspectora en la compra de materiales en Europa para el ferrocarril. Febrero 15, t. II..... 1

Nómbrase inspectores de la linea á los ingenieros don Pedro Marzo, don Gerrit S. Backus y don Federico Hohagen. Febrero 15, t. II..... 1

Se manda dictar las órdenes respectivas para la expropiacion de terrenos en que deban establecerse los ferrocarriles. Marzo 22, t. II..... 1

D. Juan Meiggs informa sobre el estado de los estudios. Agosto 23, t. II..... 4

Mándase que el ferrocarril pase por Azángaro. Agosto 24, t. II..... 4

D. Enrique Meiggs contesta que se hará. Agosto 24, t. II..... 4

Desígnase estacion para el ferrocarril. Agosto 29, t. II..... 4

ARICA A TACNA.

Ley del Congreso que manda construir un ferrocaril. Diciembre 18, t. I..... 23

Páginas.

D. José Hegan contrata la construccion. Agosto 6 t. I..... 25

Apruébase el traspaso que D. José Hegan hace del ferrocarril en favor de una sociedad anónima. Marzo 23, t. I..... 50

Autorízase á la compañia del ferrocarril para que pueda formar sus estatutos. Setiembre 12, t. I 53

Se reducen los precios de pasaje y flete del ferrocarril. Junio 15 t. I..... 54

Se ordena al Prefecto de Moquegua que exija el cumplimiento del decreto que reduce los pasajes y fletes. Enero 7, t. I..... 67

Se comisiona al Director de Obras Públicas para que acuerde con el representante del ferrocarril las condiciones con que deba ponerse término á las reclamaciones de dicha empresa. Marzo 26, t. I..... 116

El Director de Obras Públicas acompaña las bases del indicado arreglo anterior. Mayo 9, t. I..... 116

Exposicion del Director de Obras Públicas sobre la autorizacion para formular el proyecto de arreglo con la empresa del ferrocarril. Mayo 9, t. I..... 117

Bases acordadas por el Director de Obras Públicas y el representante de la empresa D. Juan Mathison. Mayo 9, t. I..... 129

Desaprúébanse las mencionadas bases. Mayo 26, t. I..... 133

Restablécese la antigua tarifa de pasajes y fletes. Junio 2, t. I..... 133

Deséchase la propuesta que para oficial auxiliar del ferrocarril se hace en favor de D. Fabio Ureta. Setiembre 29, t. I..... 146

Ordénase un pago á favor de la empresa por pasajes proporcionados á varios empleados. Marzo 10, t. III..... 142

Ordénase la publicacion
tar la construccion d
t. I.....
Prorógase el término fija
puestas para la cons
Comisiónase á los ingenie
D. Felipe Arancibia
para que examinen l
y presupuestos. Julio
Informe del ingeniero D.
nado para examinar
t. II.....
Los ingenieros D. Felipe
F. Morris informan s
Agosto 9, t. II.....
Nómbrase á D. Bernardo
de la comision que d
de contrato. Agosto
Se dispone que los empres
procedan al estudio d
carril central trasand
Juan Antonio Garcia

Pág

formular el proyecto del ferrocarril. Noviembre 5, t. II 87

D. Bernardo Roca y Garzon acompaña varios documentos y participa la conclusion de los trabajos de la comision para el ferrocarril. Noviembre 18, t. II 88

Acúsase recibo del anterior oficio dándose las gracias á D. B. Garzon por el desempeño de su comision. Noviembre 18, t. II 90

Acéptase la propuesta de don Enrique Meiggs para la construccion del ferrocarril. Diciembre 18, t. II 106

Declárase sin lugar la reclamacion entablada por la empresa del ferrocarril del Callao con motivo del ferrocarril de la Oroya sobre privilegio. Enero 18, t. II 138

Díctanse las órdenes correspondientes para la adquisicion de los terrenos por donde debe atravesar la linea. Enero 20, t. II 142

Nómbrase una comision inspectora en la compra de materiales en Europa para el ferrocarril. Febrero 15 t. II 150

Nómbranse inspectores de la linea á los ingenieros D. Pedro Marzo, don Gerrit S. Backus y don Federico Hohagen. Febrero 15 t. II 250

Nómbrase al ingeniero D. Pedro Sieber miembro de la comision que debe verificar los estudios de un ferrocarril de Chanchamayo á la Oroya. Enero 31, t. II 145

Se dispone que el ingeniero en jefe nombrado para el estudio de las ramificaciones, sea el mismo que intervino en los estudios concedidos á D. Enrique Meiggs. Febrero 9, t. II 161

Se mandan dictar las órdenes respectivas para la expropiacion de terrenos en que deba establecerse el ferrocarril. Marzo 22 t. II 172

Declárase sin lugar la reconsideracion solicitada por D. Guillermo Stirling, representante de la empresa del Callao, sobre oposicion por

causa de privilegio. Marzo
Nombramiento de superintend
nar los trabajos del ferro
Fíjase el tipo de los bonos que
don Enrique Meiggs, com
rocarril. Julio 7, t. II....
Nombramiento de inspector
Agosto 22, t. II.....
D. Federico Hohagen informa
que recorre el ferrocarril.
Autorízase al contratista par
parte de la muralla. Nov
Acta de los vecinos de Huar
prolongacion del ferrocarr
Febrero 20, t. II.....
Accédese á la solicitud de los
yo y se ordena se verifiq
respondientes. Junio 4, t
El ingeniero inspector de la
mero de millas que at
Enero 31, t. III.....
Abrese al tráfico público la se
ferrocarril y fíjase la tar
15, t. III.....
Acéptase el cambio de tra
Marzo 10, t. III.....
Oficio de la comision encargad
dir los terrenos. Abril 29
Dispónese que la empresa pr
tablecer guardianes en lo
las haciendas del camino
Aviso de la Direccion de Co
comunicacion diaria hast
del ferrocarril. Agosto 2
Don Juan G. Meiggs informa
terraplenadas, enrieladas
la locomotora. Setiembre

— VII —

CALLAO [urbano.]

Páginas.

Declárase sin lugar la solicitud de D. Guillermo D' Coursey para establecer un ferrocarril. Mayo 27, t. I..... 395

Accédese á la solicitud de D. Guillermo D' Coursey. Noviembre 17, t. I..... 438

CERRO AZUL A CAÑETE.

Don Estévan Crosby contrata la construccion del ferrocarril. Enero 4, t. I..... 204

CERRO DE PASCO.

Don Enrique Orbegoso y otros contratan la construccion del ferrocarril. Diciembre 17, t. I.. 198

Informe sobre el ferrocarril. Marzo 23, t. I..... 213

Dispónese la convocatoria de propuestas para su construccion. Agosto 10, t. I..... 217

Aviso oficial convocando propuestas para el mismo. Agosto 10, t. I..... 218

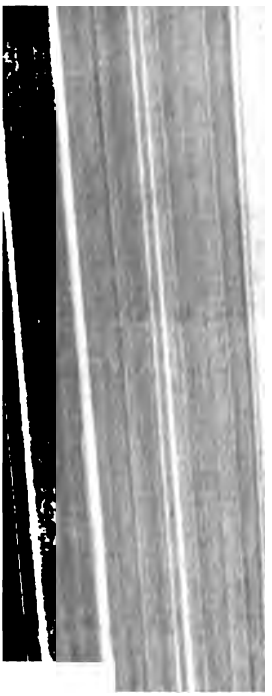
Ratifícase la contrata celebrada con D. Enrique Orbegoso Wyman y Cª para la construccion del ferrocarril. Marzo 28, t. I..... 355

Devolucion de derechos al ferrocarril. Junio 21, t. I..... 498

Garantia del mismo. Julio 14 t. II..... 10

El Prefecto de Junin eleva una razon del número de millas que recorre el ferrocarril. Noviembre 27, t. II..... 487

Declárase sin lugar la solicitud de la empresa para que se le exima del pago de contribuciones. Noviembre 6, t. I..... 437



Accédese á la solicitud de
llao para plantificar
cion animal á los bañ
23, t. I.....
Déjase el derecho á salvo
Callao para que vent
la cuestion suscitada
carril de dicha ciuda
Deniégase la solicitud de l
sobre cruzamiento de

CHANGAY A

Acéptase la propuesta de
construir por su cue
6, t. II.....

CLICLAY

Dispónese que un inge

— IX —

CHIMBOTE Á HUARAZ.

Páginas.

Don Juan Edmondson contrata los estudios para el ferrocarril. Diciembre 7, t. I..... 180

Ley del Congreso para que se continuen los estudios. Julio 12, t. I..... 289

Bases para el trazo definitivo. Noviembre 18, t. I 439

Publícanse bases convocando propuestas para el remate. Enero 15, t. III..... 104

Aviso oficial señalando el plazo para la admision de propuestas al ferrocarril. Febrero 24, t. III 114

Concédese á don Eugenio Higueras el privilegio para la construccion. Junio 9, t. III..... 173

Decreto sobre la necesidad de declarar á Chimbote puerto mayor por motivo del ferrocarril y que los empresarios construyan un muelle provisional. Junio 26, t. III..... 169

Mándanse rectificar los estudios y presupuestos del ferrocarril y deséchanse las propuestas presentadas para su construccion. Declárase asímismo rescindido el contrato celebrado con Valdeavellano y Derteano y ordénase la devolucion de los depósitos hechos por los interesados. Agosto 16, t. III..... 217

Los ingenieros nombrados para examinar los planos y perfiles del ferrocarril, dan cuenta del estado de su comision. Agosto 23, t. III.... 218

Convócanse nuevamente propuestas para la construccion. Setiembre 16, t. III..... 223

Aviso oficial fijando el término de la presentacion de propuestas. Setiembre 16, t. III..... 225

Mándase registrar y publicar el decreto por el que se concede á D. Enrique Meiggs la construccion del ferrocarril. Noviembre 14, t. III... 258

— X —

CHINCHAS.

Página

Se manda abonar á D. Jesus Elias la cantidad de 15,000 $ á cuenta del ferrocarril. Marzo 3, t. I..... 49

ETEN A FERREÑAFE.

Don José Antonio Garcia y Garcia propone la construccion del ferrocarril. Marzo 9, t. I..... 2
Vista fiscal acerca del ferrocarril. Junio 22, t. I. 2
Concédese privilegio á D. José Antonio Garcia y Garcia para establecer un ferrocarril. Julio 8, t. I..... 2
Se amplia la resolucion por la que se acepta la propuesta de D. José Antonio Garcia y Garcia para la construccion de un camino de hierro. Agosto 19, t. I..... 3
Don Juan Cossio solicita preferencia en la concesion del ferrocarril. Abril 2, t. I..... 2
Dictámen fiscal sobre esta competencia. Junio 22, t. I..... 2
Revalidacion otorgada al ferrocarril y multa general impuesta á los contratistas que no cumplan sus compromisos. Junio 12, t. I..... 4
Se ha por organizada la sociedad compuesta de los señores Cotes y Althaus y otros, y concédese permiso á D. José Antonio Garcia y Garcia para que pueda trasferir á la expresada sociedad el ferrocarril. Octubre 19, t. I 3
Se declara que la empresa del ferrocarril no está exenta del pago de derechos de muellaje. Febrero 10, t. III..... 1
Oficio del Prefecto de la Libertad remitiendo los datos suministrados por el Subprefecto de

Páginas.

Chiclayo relativos al ferrocarril. Agosto 3, t. III..... 211
Declárase á Eten puerto mayor. Agosto 25, t. III. 220

HUACHO A HUARAZ.

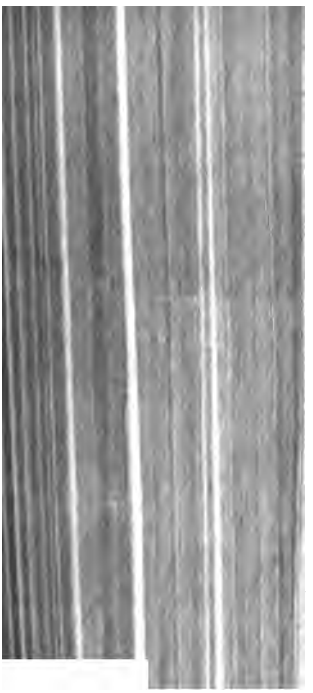
Voto de gracias de los huaraceños por el cúmplase á la ley de ferrocarriles. Febrero 1º, t. III 85
Ordénanse los estudios de un ferrocarril. Febrero 14, t. III..... 99

HUACHO A LAMBAYEQUE.

Se dispone la ejecucion de los estudios de un ferrocarril y se acepta la propuesta que con tal objeto hace D. Andres Alvarez Calderon. Enero 22, t. I..... 448

HUACHO A PLAYA CHICA.

D. Domingo Miguel Rivas propone la construccion de un ferrocarril de sangre. Febrero 6, t. I..... 351
Apruébase la anterior propuesta. Febrero 21 t. I. 353
Declárase sin lugar la solicitud de Miró Quezada y hermanos para establecer un ferrocarril de sangre. Mayo 26, t. I..... 496
Niégase la reconsideracion solicitada por Miró Quezada y hermanos para establecer un camino de fierro. Julio 14, t. II..... 11
Representacion de Miró Quezada á la Comision Permanente sobre la construccion de un ferrocarril. Agosto 24, t. II..... 34
Informe del Ejecutivo sobre la anterior solicitud. Setiembre 6, t. II..... 44



HU

Publícanse bases y cor
construccion de un
Aviso oficial señalando
cion de propuestas

HU A

Don Manuel M. Reyes
miso para establec
Febrero 12, t. I..
Concédese á Reyes y c
tado. Junio 2, t. I

HUACH

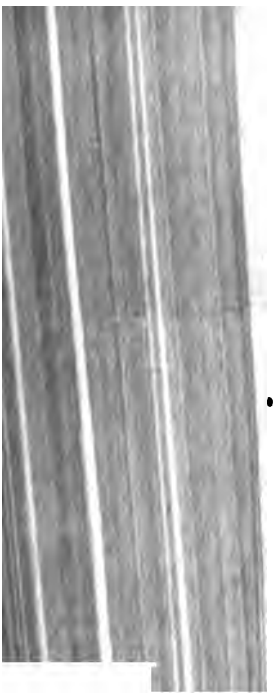
Se concede permiso á I
plantificacion de
Setiembre 15, t. I.

Páginas.

Se manda entregar al ingeniero Backus una cantidad para compra de los instrumentos necesarios para el desempeño de su comision. Mayo 31, t. II..... 324

ILO A MOQUEGUA.

Autorízase á don Enrique Meiggs para que practique los estudios del ferrocarril. Enero 12, t. II..... 124
Publícanse las bases para contratar la construccion del ferrocarril. Junio 8, t. II..... 329
Aviso oficial señalando el término de la admision de propuestas. Junio 8, t. II..... 341
Devés Freres proponen la construccion del ferrocarril. Julio 5, t. II..... 382
Devés Freres presentan una segunda propuesta para la misma obra. Julio 5, t. II..... 395
Tercera propuesta de Devés Freres con el mismo objeto. Julio 5, t. II..... 401
Dockendorff y Cª ofrecen la construccion del indicado ferrocarril. Julio 5, tomo II..... 404
D. Fernando Hugues propone la construccion del mismo. Julio 5, t. II..... 412
Propuesta de D. Estevan Montero y hermanos para el expresado ferrocarril. Julio 5, t. II..... 417
D. Enrique Wyman eleva una propuesta con el mismo objeto. Julio 5, t. II..... 425
Publícanse las bases para el remate del ferrocarril Noviembre 8, t. II..... 473
Acéptase la propuesta de Devés Freres para la construccion. Diciembre 10, t. III..... 1
Traspaso del contrato por los señores Devés Freres á D. Enrique Meiggs. Enero 12, t. III. 58
Autorízase á los señores Devés Freres para el traspaso del contrato del ferrocarril en favor de D. Enrique Meiggs. Enero 12, t. III.... 61



t. III.....

Deniégase la solicitud de
que se le cancele la
llevar á cabo la const
Marzo 31, t. III....

Determínase que el ferro
do las especificac
del Callao á la Oro

Suspéndense los efectos d
ordenó que la estacio
estableciese entre la a
del "Alto de la Villa
mencionada estacion
se indicó en los pr
15, t. III.....

IQUIQUE

Admítense las propuestas
Federico Pezet para
rocarril. Noviembre

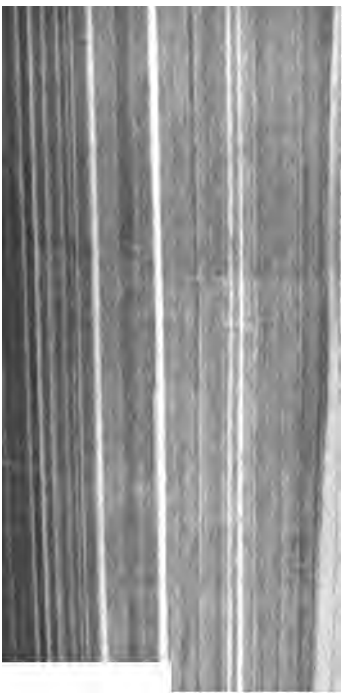
D. Federico Pezet y Tir
sa del ferrocarril s

Páginas.

Avelino Orihuela para la construccion del ferrocarril en virtud de haber caducado la concesion otorgada á D. José María Costas y D. Federico Pezet. Mayo 27, t. I..... 146
Dictámen fiscal sobre la construccion de este camino. Julio 8, t. I..... 398
Apruébase el anterior contrato. Julio 11, t. I... 404
Nómbrase al Ministro Plenipotenciario en Lóndres para que representando al Gobierno asista á las juntas que celebre la compañia del ferrocarril. Setiembre 28, t. I..... 225
Se hace la declaracion que solicitan Montero hermanos de la cláusala 11ª del contrato para el ferrocarril. Julio 31 t. I..... 414
Accidente en el ferrocarril. Febrero 14, t. III.. 101
Disposicion de la autoridad con motivo del accidente. Febrero 3, t. III..... 102
La empresa informa sobre los sucesos ocurridos en dicha línea. Enero 19, t. III..... 103
Bases y condiciones por las que se accede á la solicitud de Montero hermanos para construir por su cuenta las ramificaciones necesarias para poner en comunicacion la Noria con las demas salitreras de Tarapacá. Octubre 26, t. III..... 250

IQUIQUE A LA PEÑA.

Concédese á Montero hermanos el permiso solicitado para establecer un ferrocarril de mocion animal. Marzo 31, t. III..... 149
Informe fiscal sobre el ferrocarril de sangre. Mayo 19, t. III..... 243
Concédese permiso á D. Juan Villiamson para plantificar un ferrocarril de mocion animal bajo las mismas bases en que se hizo igual concesion á Montero hermanos y se manda no-



Declárase que D.
pasar á cualq
el ferrocarril.

Aviso convocando
del ferrocarr
D. Juan Begg, D.
Andres Fletc
ferrocarril . J
D. Tomas Gill cor
Marzo 20, t.
Anúlase el anterio
ner la carrete
Establécense base
del ferrocarril
D. Guillermo Wee
ra construir e
Declárase caduco
garantia para

Páginas.

Diciembre 22, t. I..... 22

Se concede permiso á D. Gerardo Garland para el establecimiento de un camino de tablas. Enero 17, t. I..... 55

Concédese permiso á la empresa del ferrocarril para construir habitaciones en la parte exterior de la estacion. Octubre 16, t. I..... 60

Previénese á D. Pedro Candamo la necesidad de cercar los caminos que atraviesan las lineas. Enero 11, t. I..... 69

Ordénase al Director de Obras Públicas el nombramiento de un ingeniero que reconozca la desnivelacion del terreno de los ferrocarriles. Enero 11, t. I..... 70

Mándase llevar á debido efecto el decreto por el que se concede permiso á la empresa del ferrocarril para construir habitaciones en el exterior de su estacion. Setiembre 16, t. I.... 75

Pasaje de los empleados del Gobierno en los ferrocarriles. Abril 21, t. I..... 110

Prohíbese anteponer el ténder á la locomotora en los ferrocarriles. Mayo 12, t. I..... 115

Reconocimiento de la línea. Marzo 26, t. I..... 206

Ordénase la publicacion de un informe presentado por el ingeniero Backus sobre el ferrocarril. Marzo 31. t. I..... 206

Informe á que se refiere la anterior. Marzo 25, t. I..... 207

Autorízase al Prefecto del Callao para que haga efectivas varias reglas de policía en el ferrocarril y para que el ingeniero Backus informe sobre su estado actual. Marzo 17, t. I..... 219

Determínase á quienes debe darse pasaje gratis en los ferrocarriles. Octubre 22, t. I 226

Comunícase á la empresa la anterior disposicion. Octubre 25, t. I..... 227

Don Juan Mathison se opone á la concesion de un camino de tablas. Noviembre 30, t. I..... 228

Páginas.

Dictámen fiscal sobre la solicitud anterior. Diciembre 14, t. I..... 235

Se declara sin lugar la oposicion. Diciembre 28, t. I..... 236

Se dispone que la empresa de los ferrocarriles mande construir medallas de pasaje para los empleados del Gobierno. Abril 7 t. I..... 353

Ordénase el pago de fletes á la empresa de los ferrocarriles. Diciembre 23, t. I..... 440

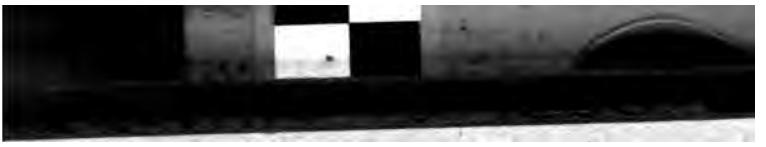
Permuta entre el ferrocarril y la Municipalidad. Diciembre 28, t. I..... 441

Ordénase el pago de las cuentas que por conduccion de bultos presenta la empresa del ferrocarril. Setiembre 7, t. II..... 53

Declárase sin lugar la multa que el Prefecto del Departamento señala á la empresa del ferrocarril. Setiembre 10, t. II..... 54

Se declara sin lugar la reclamacion de la empresa del ferrocarril sobre privilegio con motivo del de la Oroya. Enero 18, t. II..... 138

Dictámen fiscal sobre el recurso de don Guillermo Stirling, representante de la empresa del ferferrocarril. Febrero 26 t. II..... 155



— XIX —

LIMA A CHANCAY.

Páginas.

Informe de la seccion de Obras Públicas sobre el ferrocarril. Julio 31, t. I..... 290

Don Modesto Basadre presenta las bases y solicita permiso para la construccion del ferrocarril Julio 17, t. I..... 294

Acéptase la propuesta de D. Modesto Basadre para la construccion. Agosto 19, t. I..... 302

Ratifícase el contrato celebrado con D. Modesto Basadre para la construccion de un camino de fierro, y se aprueba el traspaso hecho por él para una compañia anónima. Julio 21, t. I 412

Accédese á la solicitud de la compañia del ferrocarril para un préstamo en bonos del empréstito de 1865. Setiembre 17, t. I..... 423

Adjudícase á la empresa del ferrocarril los terrenos que ocupa dicha linea en el pueblo de Ancon. Febrero 1º t. II..... 146

Acéptase la solicitud de don Waldo Graña, representante la empresa, sobre garantia de capital. Marzo 7, t. II..... 180

D. Gerrit S. Backus informa sobre el estado del ferrocarril. Abril 12, t. II..... 223

Abrese al público el ferrocarril. Abril 19, t. II 224

Nómbrase inspector de los trabajos al ingeniero D. Pedro Sieber. Marzo 16, t. II..... 226

Apruébase la tarifa presentada por la empresa. Abril 29, t. II..... 237

Accidente ocurrido en el ferrocarril. Enero 16, t. III..... 67

Suspéndese el tráfico entre Ancon y Chancay. Enero 24, t. III..... 136

El ingeniero D. A. Miesnikouski da cuenta de la inspeccion del ferrocarril. Febrero 15, t. III 132

Permítese el acarreo de mercaderias entre Ancon y Chancay. Marzo 13, t. III..... 145

Páginas.

Oficio de la comision encargada de examinar y medir los terrenos comprendidos en la linea. Abril 20 t. III..... 157

Autorízase la emision de dos millones de soles en bonos para la conclusion del ferrocarril. Junio 16, t. III..... 256

LIMA A CHORRILOS.

Ley del Congreso que manda construir un ferrocarril. Diciembre 24, t. I..... 24

Publícanse las bases para la plantificacion de dicha obra. Diciembre 1º, t. I..... 30

D. Antonio Joaquin Ramos y otros contratan el ferrocarril. Agosto 11, t. I..... 34

D. Felipe Barreda y hermano contratan el mismo ferrocarril. Noviembre 22, t. I..... 39

Apruébase el anterior contrato. Noviembre 22 t. I 46

Se declara sin lugar la puja de D. Juan Gallagher. Diciembre 29, t. I..... 47

— XXI —

LIMA A JAUJA.

Páginas.

Se aprueba el plan y operaciones que propone la comision encargada del proyecto del ferrocarril. Enero 27, t. I..... 67

D. Domingo Castañeda, D. J. de la Riva Agüero, D. N. Rodrigo, D. José Canevaro é hijos, D. Pedro Denegri, Valdeavellano y C^{a}. y D. Manuel Pardo presentan las bases de una propuesta para el ferrocarril. Octubre 19, t. I... 431

Concédese permiso á los expresados señores para formar una compañia que se ocupe en la construccion de un ferrocarril. Octubre 26, t. I.. 434

Resolucion del Congreso autorizando los gastos que ocasionen los estudios del ferrocarril de Jauja, ordenando se convoquen propuestas en Europa y los Estados Unidos para la construccion del camino. Febrero 13, t. I..... 73

Resolucion del Congreso para que el Ejecutivo acepte las propuestas de Homberg y compañia y Thomson Bonar y compañia sobre la construccion del ferrocarril. Enero 17, t. I... 94

Mandando poner á disposicion del Director de Obras Públicas la cantidad de 16,000 $ para atender á los gastos del estudio. Febrero 20, t. I..... 96

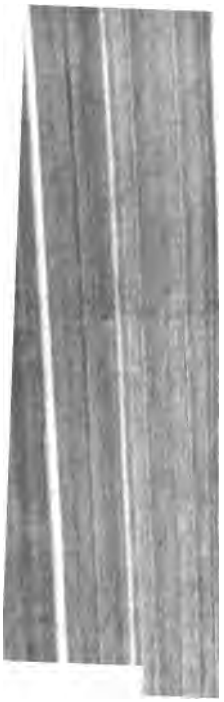
Ley del Congreso que manda completar los estudios. Marzo 30, t. I..... 275

Nómbrase una comision que proceda á la conclusion de los mismos. Agosto 22 t. I..... 310

Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para practicar los estudios del ferrocarril trasandino. Setiembre 21, t. I 427

Se dispone que la tesorería departamental extienda la correspondiente escritura sobre este asunto. Setiembre 22, t. I..... 428

Ley del Congreso autorizando la construccion del ferrocarril. Enero 15, t. I..... 444



Convócanse propuestas para
Setiembre 16, t. I.....
Declárase sin lugar la oposici
del Callao. Octubre 23, t.

LIMA A PISC

Apruébase el presupuesto de
el nuevo estudio y conclu
Octubre 12, t. I.....
Autorízase á D. Pedro Teln
que á su costa haga los es
t. I.....
Publícanse las bases para cor
cion. Marzo 12, t. I....
Prefiérese la propuesta presen
Alvarez Calderon para la
ferrocarril. Junio 14, t. I
Bases por las que se manda ex
de contrato en favor de
Calderon. Julio 12, t. II.
Señálase el término de cuatro

Páginas.

Deniégase la solicitud de don Pedro T. Larrañaga sobre indemnizacion de gastos en los estudios Noviembre 30, t. II..... 91

Anúlase el contrato que debia celebrarse con don Andres Alvarez Calderon para la construccion. Enero 15, t. II..... 126

Aviso oficial señalando el término para la admision de propuestas. Enero 21, t. II..... 137

Concédese un nuevo plazo á los representantes de don Andres Alvarez Calderon para que durante él, presenten con poder especial la aceptacion sobre la modificacion propuesta á la emision de los bonos. Febrero 18, t. II..... 148

D. Enrique Perez de Velasco y D. José Herce solicitan se amplie el plazo en que deben presentar el poder de aceptacion de su representado don Andres Alvarez Calderon sobre las modificaciones del contrato. Febrero 22, t. II.. 153.

Deniégase la solicitud de los representantes de don Andres Alvarez Calderon, sobre próroga del plazo señalado para que en este tiempo acepte Calderon las modificaciones sobre emision de bonos. Marzo 8, t. II..... 185

Se accede á la reconsideracion solicitada por don Pedro T. Larrañaga y se le manda abonar, prévia tasacion, los gastos hechos en el estudio del ferrocarril. Abril 24, t. II..... 244

Declárase sin valor ni efecto el decreto de convocatoria de propuestas para el ferrocarril y danse por aceptadas las modificaciones reconocidas por los representantes de don Andres Alvarez Calderon. Julio 9, t. II..... 439

LIMA [urbano.]

Niégase el privilegio exclusivo que D. Manuel Magan y Santiago y D. H. M. Colby solicitan

Páginas.

para la construccion de un ferrocarril de sangre en esta capital. Octubre 7, t. I..... 89

Anúlase el contrato que D. José Pleint y compañia celebraron con la municipalidad de Lima. Abril 25, t. I..... 112

Convócanse licitadores para un ferrocarril de sangre en la capital. Agosto 7, t. I..... 223

MALABRIGO Á ASCOPE.

Acéptase la propuesta de don José Gregorio Garcia para establecer un ferrocarril. Agosto 26, t. II..... 29

Acéptase la reconsideracion pedida por don José Gregorio Garcia sobre extension de privilegio. Setiembre 10, t. II..... 55

Se dispone que el empresario subsane el expediente en que solicita adjudicacion de terrenos. Febrero 15, t. II..... 147

Prorógase el plazo fijado para dar principio y término á los trabajos. Enero 30, t. II..... 83

Dase por organizada la compañia del ferrocarril.

Páginas.

Establécense bases para contratar la construccion del ferrocarril. Febrero 26, t. I..... 83
Nómbrase una comision para formular las bases. Abril 27, t. I..... 114
Bases presentadas por el Director General de Obras Públicas para la construccion de un ferrocarril. Abril 20, t. I..... 97
Abstiénese el Gobierno de resolver la construccion y consulta al Congreso. Mayo 28, t. I..... 158
Primer contrato para la construccion del ferrocarril, hecho con D. Patricio Gibson y D. José Pickering. Diciembre 10, t. I..... 184
Ley del Congreso garantizando el 7 p% de interes. Julio 12, t. I..... 292
Directorio nombrado para el ferrocarril. Agosto 16, t. I..... 300
Proyecto de contrata de D. Enrique Meiggs para la construccion. Marzo 31 t. I..... 356
Bases formuladas por la comision de ingenieros encargada de examinar las propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril. Marzo 30, t. I..... 361
El Tribunal Mayor de Cuentas se excusa de emitir informe sobre el particular. Abril 6, t. I. 368
Dictámen fiscal sobre las propuestas de remate. Abril 9, t. I..... 369
Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs, para construir el ferrocarril y nómbrase una comision que arregle los términos de la escritura. Abril 20, t. I..... 377
Nombramiento de la comision. Abril 23, t. I.... 378
Proyecto de decreto presentado por la comision. Abril 29, t. I..... 378
Decreto para el contrato del ferrocarril. Abril 30 t. I..... 389
Se manda extender la escritura de contrato. Mayo 1º, t. I..... 390
Nómbrase al ingeniero Backus inspector de los trabajos del ferrocarril. Mayo 7 t. I..... 394

Páginas.

Atribuciones señaladas al inspector. Mayo 16, t. I. 394

Se nombra superintendente para la obra. Julio 21, t. I. 411

Medallas enviadas á los Ministros Diplomáticos de varias naciones de Europa y América por la inauguracion de los trabajos en el ferrocarril. Julio 31, t. I. 413

Nombramiento de superintendente. Agosto 3, t. II 14

Concédese gratificacion para la mantencion de un caballo al superintendente del ferrocarril. Agosto 20, t. II. 27

Nómbrase una comision para que examine los trabajos. Octubre 19, t. II. 84

Apruébase la órden de pago del Prefecto por los gastos que ocasionó la comision inspectora del ferrocarril. Diciembre 13, t. II. 120

Apruébase el gasto verificado por el Prefecto de Arequipa en compra de caballos para el servicio de la comision encargada de inspeccionar los trabajos. Enero 3, t. II. 138

Nómbrase comisario de policía en vista del establecimiento de multitud de personas en los sitios de Mollendo y Huasamayo con motivo del ferrocarril. Marzo 6, t. II. 169

Páginas.

Nombramiento de superintendente del ferrocarril. Agosto 25, t. II..... 459

Pídese informe al Prefecto de Arequipa sobre las millas que recorre dicho ferrocarril y del estado de sus trabajos. Octubre 15, t. II..... 480

El Prefecto de Arequipa remite los datos que se le pidieron. Noviembre 16, t. II..... 482

Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para tomar en arrendamiento el ferrocarril. Diciembre 5, t. III..... 74

Dase por terminada la comision del ferrocarril. Enero 18, t. III..... 71

Señálase puerto al ferrocarril. Enero 6, t. III.. 77

Ciérrase el puerto de Islay y se abre el de Mollendo, término del ferrocarril. Enero 6, t. III.. 78

Determínase el lugar en que debe fijarse la estacion y poblacion de Vítor. Enero 30, t. III. 84

Nómbrase una comision que designe donde debe establecerse la estacion Vítor del ferrocarril. Marzo 30, t. III..... 146

Término del ferrocarril y trazo de una nueva poblacion en Mollendo. Marzo 31, t. III... .. 146

Provéese el material rodante al ferrocarril. Abril 5, t. III..... 130

Fíjase como término definitivo en la costa el puerto de Islay. Mayo 1º, t. III..... 167

Informe facultativo sobre declarar á Islay término del ferrocarril. Julio 5, t. III..... 197

El ingeniero D. P. Sieber informa sobre el estado de su comision relativa á Islay. Octubre 22, t. III..... 240

Se declara que el arrendatario del ferrocarril D. Enrique Meiggs no debe formar una nueva tarifa. Octubre 25, t. III..... 246

Apruébanse los planos, especificaciones y presupuestos presentados por D. Enrique Meiggs para colocar una cañeria de agua potable en Mollendo para el servicio de la línea, y fijan-

Páginas.

se las bases para su colocacion. Octubre 25, t. III..... 247
Informe del ingeniero D. P. Sieber sobre declarar á Islay término del ferrocarril. Julio 5, t. III..... 197

PACASMAYO A CAJAMARCA.

Ley del Congreso que manda construir un ferrocarril. Noviembre 7, t. I..... 160
Don José Silva Santistevan contrata su construccion. Diciembre 7, t. I..... 177
Se manda abonar la cantidad de 800 soles á los ingenieros D. Pedro Marzo y D. José Hindle encargados del estudio del trazo. Julio 1º, t. I 396
Publícanse las bases para el remate. Marzo 22, t. 480
Prorógase la apertura de las propuestas paraeI mismo. Julio 14, t. II..... 7
Aviso oficial señalando el término de la próroga. Julio 14, t. II..... 8
Señálase un nuevo término para la admision de propuestas. Agosto 3, t. II..... 13

Páginas.

ferrocarril. Enero 25, t. III..... 72
Bases á que debe sujetarse D. Enrique Meiggs, como contratista. Marzo 10, t. III..... 43

PACASMAYO Á SAN PEDRO DE LLOC.

Solicítanse propuestas para el ferrocarril. Marzo 29, t. II..... 170
Publícanse las bases para contratar la construccion de un ferrocarril. Marzo 8, t. II..... 172
Solicítanse propuestas por empresa particular para la construccion. Marzo 29, t. II..... 227
D. Rafael Barbe propone la construccion del ferrocarril. Abril 6, t. II..... 245
D. Teodoro Cristian propone contrata del mismo. Abril 6, t. II..... 254
D. Ricardo O'Donovan á nombre de D. Miguel O'Donovan hace igual proposicion para el ferrocarril indicado. Abril 7, t. II..... 266
D. José Antonio Garcia y Garcia hace igual proposicion. Abril 7, t. II..... 269
D. Gregorio Perez y Cª á nombre de una sociedad anónima, hace igual proposicion. Abril 7, t. II 276
Propuesta del mismo Perez para el muelle. Abril 7 t. II..... 280
D. Juan Dockendorff propone la construccion del ferrocarril. Abril 7, t. II..... 284
D. Alejandro Prentice y Cª hacen igual solicitud. Abril 6, t. II..... 290
Segunda propuesta de D. Alejandro Prentice, sobre el mismo. Abril 6, t. II..... 295
Informe de la comision de ingenieros sobre las propuestas. Mayo 1º, t. I..... 298
Proyecto de la comision nombrada para formular el contrato. Mayo 26, t. II..... 804
Informe fiscal sobre el contrato. Junio 25, t. II 308

Páginas.

Aprué base la propuesta de D. Rafael Barbé para construir un ferrocarril. Julio 5, t. II..... 314

Traspaso del ferrocarril y exencion de timbre. Agosto 2, t. II..... 448

Don Andres Zapata, contratista del ferrocarril, pide próroga, fundado en la imposibilidad de colocar bonos en Europa. Setiembre 20, t. III..... 17

El Ministerio de Hacienda emite informe sobre la exposicion del contratista Zapata. Setiembre 26, t. III 19

Contrátase por cuenta del Estado la construccion del ferrocarril. Setiembre 30, t. III..... 14

Mándase extender la escritura de contrato del ferrocarril á favor de D. Gregorio Zapata. Noviembre 26, t. III..... 14

Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para construir la segunda seccion del ferrocarril. Diciembre 13, t. III..... 25

Autorízase á D. Andres Zapata para que pueda trasferir á D. Enrique Meiggs la construccion del ferrocarril, de que es contratista. Diciembre 24, t. III..... 42

Páginas.

bro de la comision encargada de practicar los estudios. Enero 24, t. II..... 143

Se manda abonar el presupuesto formado por el ingeniero D. Ernesto Thomas, para la compra de instrumentos y verificacion de los estudios. Febrero 7, t. II..... 159

Deniégase una solicitud de don Eucher Henry, sobre pago de gastos que verificó en la comision de estudios. Agosto 13, t. II..... 455

D. Ernesto Thons informa sobre el resultado de la comision que se le encomendó para practicar los estudios. Diciembre 7, t. II..... 489

Prorógase el término fijado para la apertura de propuestas. Febrero 14, t. III..... 97

Bases y condiciones por las que se acepta la propuesta de D. Federico Blume para la construccion del ferrocarril. Julio 17, t. III... 186

Accédese á la solicitud de D. Federico Blume, sobre modificaciones al decreto por el que se le adjudicó dicha obra. Julio 25, t. III..... 201

Nómbrase un ingeniero inspector del ferrocarril. Noviembre 14, t. III..... 261

PIMENTEL A CHICLAYO.

Don Felipe Masias y D. Juan Cossio proponen la construccion del ferrocarril. Febrero 7, t. I 262

Solicita D. Juan Cossio privilegio por 25 años. Junio 27, t. I..... 269

Acéptase la propuesta de Cossio relativa al ferrocarril. Julio 3, t. I..... 270

Dictámen fiscal sobre prelacion de privilegio en el ferrocarril. Setiembre 11, t. I..... 336

Declárase sin lugar la reconsideracion que D. Juan Cossio sobre privilegio concedido á D.

Página.

José Antonio García y García. Setiembre 9, t. I..... 345

Ratifícase la concesion hecha en favor de D. Juan Cossio y señálase el ancho de la vía. Julio 7 t. I..... 397

Concédese al empresario del ferrocarril permiso para establecer una ramificacion en dicha línea. Noviembre 26, t. II..... 486

PISAGUA Á SAL DE OBISPO.

Don Manuel Avelino Orihuela por sí y á nombre de D. José Pickering solicita privilegio para establecer un camino de fierro. Noviembre 25, t. I..... 170

Acéptase la referida propuesta. Diciembre 21, t. I..... 175

Concédese permiso á D. Ramon Montero y hermanos para construir un ferrocarril. Mayo 18, t. I..... 492

Páginas.

nes que se hayan tomado para la construccion del ferrocarril. Febrero 11, t. I..... 82

Apruébase el modelo presentado por la Direccion del Crédito Público para los títulos de inscripcion que deban darse á las personas suscritas. Febrero 18, t. I..... 82

D. Tomas de Vivero presenta la lista de las personas que han tomado acciones para la empresa del ferrocarril y pide se prorogue el plazo para la recaudacion de esta. Abril 14, t. I 85

Prorógase por tres meses la recaudacion de dichas acciones. Abril 15, t. I..... 87

Convócanse propuestas para la construccion del ferrocarril por falta de accionistas. Setiembre 30, t. I..... 88

Se dispone que la Direccion del Crédito Público entregue á las personas que solicitan el valor de las acciones que tomaron para el ferrocarril. Noviembre 26 t. I..... 92

Resolucion del Congreso ordenando la admision de la propuesta que sea mas conveniente. Diciembre 2, t. I..... 93

Ley del Congreso concediendo la garantia del siete por ciento al ferrocarril. Enero 29, t. I..... 95

Ordénase formular las bases para el remate. Abril 27, t. I..... 113

Acéptase la propuesta de D. José Boza para la construccion de un ferrocarril. Mayo 27, t. I. 148

Autorízase á D. José Boza para que en el ferrocarril use rieles de 60 libras. Junio 27, t. I.. 201

Declárase sin lugar una solicitud de D. José Boza sobre reducir el ancho del mismo camino y se reforma la tarifa. Mayo 20, t. I..... 202

Dictámen fiscal declarando caduco el privilegio concedido á Boza. Enero 9, t. I..... 237

Dase por cancelada la contrata de Boza y se manda hacer efectiva la multa. Enero 14, t. I... 243

Nueva contrata para el ferrocarril propuesta por

Páginas.

D. José Francisco Canevaro. Marzo 28, t. I.. 244
Querella de despojo interpuesta por D. José Boza con respecto al contrato. Abril 30, t. I..... 255
Informe sobre el particular. Mayo 17, t. I..... 256
Decláranse sin valor ni efecto las propuestas solicitadas para el ferrocarril y ratifícase el contrato celebrado con D. José F. Canevaro. Julio 31 t. I 416
Nombramiento de interventor para inspeccionar los estudios. Marzo 29, t. II..... 228
El Prefecto de Ica eleva un oficio del Subprefecto de Chincha en que da cuenta del estado de los trabajos del ferrocarril. Octubre 24, t. II... 467
Declárase sin lugar la solicitud para formar una alameda en Pisco por la empresa del ferrocarril. Marzo 1º, t. III..... 137
Informe fiscal sobre los estatutos presentados por la empresa. Marzo 13, t. III..... 160
Concédese permiso para entregar al tráfico público la seccion terminada. Marzo 31, t. III..... 141
Apruébanse los estatutos presentados por la empresa. Abril 14 t. III..... 163
Ordénase un pago á favor del ingeniero de Esta-

Páginas.

de 100,000 soles en efectivo. Diciembre 13, t. III..... 260

PUNO Á CUZCO.

Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para practicar los estudios de un ferrocarril. Enero 19, t. I..... 446

Nómbrase una comision de ingenieros para que proceda al estudio y formacion del presupuesto. Enero 3, t. II..... 121

Se declara que el ingeniero nombrado para verificar los estudios del ferrocarril sea el mismo que intervenga en los referidos estudios concedidos á D. Enrique Meiggs. Enero 18, t. II 141

Ley del Congreso autorizando la construccion del ferrocarril. Enero 24, t. III..... 80

Don Juan G. Meiggs comunica la conclusion de los estudios de uno de los trazos preliminares. Abril 20, t. III..... 158

Publícanse bases y convócanse propuestas para la construccion. Setiembre 15, t. III..... 230

Aviso oficial señalando el término para la presentacion de propuestas. Setiembre 16, t. III.. 238

Declárase sin lugar la solicitud de D. Francisco I. Cisneros y Correa sobre que se le admita su propuesta. Noviembre 29, t. III..... 258

QUEBRADA Á CERRO AZUL.

Concédese permiso á D. Enrique Swayne para que pueda plantificar un camino de fierro. Mayo 27, t. I..... 395

Acéptase la propuesta de D. Juan M. Ugarte pa-

Páginas.

do, en que manifiesta los acuerdos tenidos por esa corporacion, sobre la necesidad de asegurar la construccion del ferrocarril. Abril 15, t. III..... 152

TACNA A PUNO.

Se nombra al ingeniero D. Federico Hohagen para que proceda á hacer los estudios de una via ferrea. Enero 16 t. I..... 445

Comisiónase á D. Enrique Meiggs para que practique el estudio preliminar del ferrocarril. Agosto 25, t. II..... 27

Contestacion de don Enrique Meiggs, dando cuenta de las medidas que ha tomado para llevar á término la indicacion del Gobierno. Agosto 25, t. II..... 28

TRUJILLO A CAJAMARCA.

Nómbrase al ingeniero [illegible] José Hindle miembro de la comision que [illegible] encargarse de practicar los estudios de [illegible] ferrocarril. Febrero 10, t. II..... 162

La municipalidad de H[illegible] á nombre de los vecinos de dicha ci[illegible] Gobierno las gracias con tal motivo [illegible] 26, t. II..... 163

Nómbrase al ingeniero [illegible] Henry, para que levante el pla[illegible] ferrocarril. Setiembre 1º, t. II..... 459

Intímase al ingeniero [illegible] el pronto informe sobre [illegible] los estudios Febrero 8, t. III..... 87

El Prefecto de la [illegible] informe del

TRUJILLO A ETEN.

Acéptase la proposicion de don A
para practicar por su cuenta
una linea férrea. Agosto 28, t
Concédese la próroga solicitada p
Garatea para terminar los es
carril. Febrero 18, t. II.....
Declárase sin lugar la solicitud de
ratea, sobre indemnizacion d
en los estudios. Agosto 11, t

TRUJILLO A GARITA DE

Admítese la propuesta de don Ri
y de don Miguel O'Donovan
car los estudios de un ferroc
t. II.....
Se mandan practicar los estudios
Febrero 7, t. II.....

INDICE CRONOLOGICO

De la leyes, decretos y contratos de los ferrocarriles del Perú.

TOMO I.

1826.

Páginas.

Aviso convocando licitadores para la construccion del ferrocarril de Lima al Callao. Junio 2, tomo 1º..... 1

D. Juan Begg, D. Francisco Quirós y D. Juan Andres Fletcher contratan la construccion del ferrocarril de Lima al Callao. Junio 23, t. I.. 3

1834.

D. Tomas Gill contrata la construccion del ferrocarril de Lima al Callao. Marzo 20, t. I.. 4

1835.

Anúalse el anterior contrato y se prefiere compo-

Páginas.

ner la carretera. Febrero 26, t. I..... 7

1845.

Establécense bases para contratar la construccion del ferrocarril de Lima al Callao. Noviembre 15, t. I..... 8

1847.

D. Guillermo Weelwright celebra un contrato para construir el ferrocarril de Lima al Callao. Abril 17, t. I..... 449
Declárase caduco el anterior contrato por falta de garantia para el mismo. Mayo 26, t. I..... 455
D. Pedro Gonzales Candamo y D. José V. Oyague y hermano contratan la construccion del ferrocarril de Lima al Callao. Diciembre 6, t. I.. 11
Apruébase el anterior contrato. Diciembre 6, t. I.. 21
Decreto contra los que hacian daño al ferrocarril de Lima al Callao. Diciembre 22, t. I..... 22

1851.

Páginas.

1856.

D. Antonio Joaquin Ramos y otros contratan el ferrocarril de Lima á Chorrillos (caducó.) Agosto 11, t. I..... 34
D. Felipe Barreda y hermano contratan el mismo ferrocarril de Lima á Chorrillos. Noviembre 22, t. I..... 39
Apruébase el anterior contrato. Noviembre 22 t. I 46
Se declara sin lugar la puja de D. Juan Gallagher. Diciembre 29, t. I..... 47

1857.

Declárase arbitraria é infundada la protesta de D. Juan Gallagher sobre el mismo ferrocarril de Lima á Chorrillos. Enero 22, t. I..... 48
Se manda abonar á D. Jesus Elias la cantidad de 15,000 $ á cuenta del ferrocarril de las islas de Chincha. Marzo 3, t. I..... 49
Apruébase el traspaso que D. José Hegan hace del ferrocarril de Arica á Tacna en favor de una sociedad anónima. Mrrzo 23, t. I..... 50
Se declara que D. Felipe Barreda y hermano no están obligados á seguir el juicio de expropiacion de los terrenos del ferrocarril de Lima á Chorrillos. Marzo 26, t. I..... 53
Expropiacion para el ferrocarril de Chorrillos. Julio 16, t. I..... 242
Autorízase á la compañia del ferrocarril de Arica á Tacna para que pueda formar sus estatutos como compañia. Setiembre 12, t. I..... 53

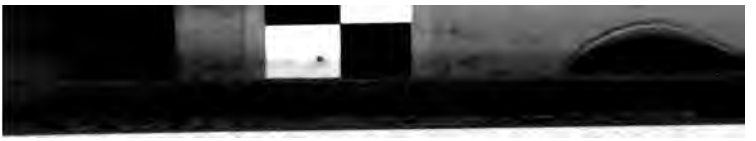
1859.

Se reducen los precios de pasaje y flete del ferrocarril de Arica á Tacna. Junio 15 t. I..... 54

Ley del Congreso que mai
carril de Islay á Are
Concédese permiso á la em
Lima al Callao para c
la parte exterior de l
t. I.....
Admítense las propuestas d
Federico Pezet para l
rocarril de Iquique á
t. I.....
Nómbrase una comision c
practique un nuevo re
renos comprendidos e
Noviembre 6, t. I .....
Se comunica al Prefecto
Arequipa la anterior
6, t. I.....

18

Se ordena al Prefecto de M
cumplimiento del decr
jes y fletes del ferroca
Enero 7, t. I.....
Previénese á D. Pedro Can



Páginas.

Ley del Congreso que autoriza la contruccion del ferrocarril de Ica á Pisco. Abril 11, t. I..... 71

Resolucion del Congreso autorizando los gastos que ocasionen los estudios del ferrocarril de Jauja, ordenando se convoquen propuestas en Europa y los Estados Unidos para la construccion del camino. Febrero 13, t. I..... 73

Mándase llevar á debido efecto el decreto por el que se concede permiso á la empresa del ferrocarril del Callao para construir habitaciones en el exterior de su estacion. Setiembre 16, t. I..... 75

Establécense bases para la construccion del ferrocarril de Pisco á Ica. Noviembre 30, t. I..... 76

Se manda que la Direccion del Crédito público reciba de D. Tomas Vivero el valor de las dos acciones que solicita tomar en la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica. Diciembre 21, t. I... 80

Se autoriza á D. José Boza para la recaudacion de las acciones suscritas al ferrocarril por los vecinos de Ica. Diciembre 31, t. I..... 81

1862.

Se dispone que la Direccion del Crédito Público dé cuenta al Ministerio del número de acciones que se hayan tomado para la construccion del ferrocarril de Pisco á Ica. Febrero 11, t. I..... 82

Apruébase el modelo presentado por la Direccion del Crédito Público para los títulos de inscripcion que deban darse á las personas suscritas al ferrocarril de Pisco á Ica. Febrero 18, t. I..... 82

Establécense bases para contratar la construccion del ferrocarril de Islay á Arequipa. Febrero 26, t. I..... 83

D. Tomas de Vivero presenta la lista de las personas que han tomado acciones para la em-

Páginas.

presa del ferrocarril de Pisco á Ica y pide se prorogue el plazo para la recaudacion de esta. Abril 14, t. I..... 85

Prorógase por tres meses la recaudacion de dichas acciones. Abril 15, t. I..... 87

D. Federico Pezet y Tirado á nombre de la empresa del ferrocarril de Iquique á la Noria solicita próroga por diez meses para dar principio á los trabajos. Julio 23, t. I..... 87

Se accede á la anterior solicitud. Agosto 12, t. I.. 88

Convócanse propuestas para la construccion del ferrocarril de Pisco á Ica por falta de accionistas. Setiembre 30, t. I..... 88

Niégase el privilegio exclusivo que D. Manuel Magan y Santiago y D. H. M. Colby solicitan para la construccion de un ferrocarril de sangre en esta capital. Octubre 7, t. I..... 89

Ley del Congreso concediendo el seis por ciento de interes al ferrocarril de Iquique á la Noria. Noviembre 28, t. I..... 91

Se dispone que la Direccion del Crédito Público entregue á las personas que solicitan el valor de las acciones que tomaron para el fer-

Páginas.

Públicas la cantidad de 16,000 $ para atender á los gastos del ferrocarril de Lima á Jauja. Febrero 20, t. I..... 96

Bases presentadas por el Director General de Obras Públicas para la construccion de un ferrocarril de Arequipa á Mejia. Abril 20, t. I. 97

Pasaje de los empleados del Gobierno en los ferrocarriles del Callao y Chorrillos. Abril 21, t. 1. 110

Anúlase el contrato que D. José Pleint y compañia celebraron con la municipalidad de Lima. Abril 25, t. I..... 112

1863.

Ordénase formular las bases para el ferrocarril de Pisco á Ica. Abril 27, t. I..... 113

Nómbrase una comision para formular las bases del ferrocarril de Islay á Arequipa. Abril 27, t. I..... 114

Prohíbese anteponer el ténder á las locomotoras en los ferrocarriles del Callao y Chorrillos. Mayo 12, t. I..... 115

Se comisiona al Director de Obras Públicas para que acuerde con el representante del ferrocarril de Arica á Tacna las condiciones con que deba ponerse término á las reclamaciones de dicha empresa. Marzo 26, t. I..... 116

El Director de Obras Públicas acompaña las bases del indicado arreglo anterior. Mayo 9, t. I..... 116

Exposicion del Director de Obras Públicas sobre la autorizacion para formular el proyecto de arreglo con la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna. Mayo 9, t. I..... 117

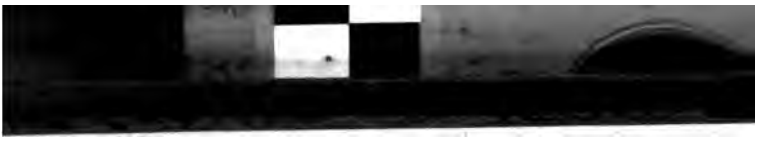
Bases acordadas por el Director de Obras Públicas y el representante de la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna D. Juan Mathison. Mayo 9, t. I..... 123

Desaprúebanse las mencionadas bases. Mayo 26,

Págin
t. I..... 1
Restablécese la antigua tarifa de pasajes y fletes del ferrocarril de Arica á Tacna. Junio 2, t. I..... 1
Don Manuel M. Reyes y compañía solicitan permiso para establecer un ferrocarril de sangre en el puerto y la villa de Huacho. Febrero 12, t. I..... 1
Concédese á Reyes y compañía el permiso solicitado. Junio 2, t. I..... 1
Accédese á la solicitud de la Beneficencia del Callao para plantificar una línea férrea de tracion animal á los baños de la Punta. Julio 23, t. I..... 1
Se concede permiso á D. Fernando Casós para la plantificacion de un ferrocarril de sangre entre Huaman y Trujillo. Setiembre 15, t. I.. 1
Deséchase la propuesta que para oficial auxiliar del ferrocarril de Arica á Tacna se hace en favor de D. Fabio Ureta. Setiembre 29, t. I. 1
Acéptase la propuesta de D. José Pickering y D. Avelino Orihuela para la construccion del ferrocarril de Iquique á la Noria en virtud de haber caducado la concesion otorgada á D. José María Costas y D. Federico Pezet. Mayo 27, t. I..... 1
Acéptase la propuesta de D. José Boza para la construccion de un ferrocarril de Pisco á Ica. Mayo 27, t. I..... 1
Abstiénese el Gobierno de resolver la construccion del ferrocarril de Mejía á Arequipa y consulta al Congreso. Mayo 28, t. I..... 1

1864.

Ley del Congreso que manda construir un ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca. Noviembre 7, t. I..... 1
Bases propuestas por la Direccion de Obras Pú-



Páginas.

blicas para las contratas de ferrocarriles. Noviembre 15, t. I..... 164
Don Manuel Avelino Orihuela por sí y á nombre de D. José Pickering solicita privilegio para establecer un camino de fierro entre Pisagua y Sal de Obispo. Noviembre 25, t. I..... 170
Acéptase la referida propuesta. Diciembre 21, t. I..... 175
Don José Silva Santistevan contrata la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca. Diciembre 7, t. I..... 177
Don Juan Edmondson contrata los estudios para el ferrocarril de Chimbote á Huaraz. Diciembre 7, t. I..... 180
Primer contrato para la construccion del ferrocarril de Arequipa, hecho con D. Patricio Gibson y D. José Pickering. Diciembre 10, t. I..... 184
Don Enrique Orbegoso y otros contratan la construccion del ferrocarril de Cerro de Pasco. Diciembre 17, t. I..... 198

1865.

Autorízase á D. José Boza para que en el ferrocarril de Pisco á Ica use los rieles de 60 libras. Junio 27, t. I..... 201
Declárase sin lugar una solicitud de D. José Boza sobre reducir el ancho del mismo camino y se reforma la tarifa. Mayo 20, t. I..... 202

1866.

Don Estévan Crosby contrata la construccion del ferrocarril de Cerro Azul á Cañete. Enero 4, t. I..... 204
Reconocimiento de la línea del Callao. Marzo 26, t. I..... 206
Ordénase la publicacion de un informe presenta-

to 10, t. I.....
Aviso oficial convoca
mo. Agosto 10, t
Autorízase al Prefect
efectivas varias r
carril y para que
sobre su estado a
Convócanse licitador
gre en la capita
Nómbrase al Ministr
dres para que
asista á las junt
del ferrocarril
tiembre 28, t. I.
Determínase á quien
en los ferrocarril
Octubre 22, t. I
Comunícase á la empr
Octubre 25, t. I.
Don Juan Mathison s
camino de tablas
bre 30, t. I.. ..
Dictámen fiscal sobre
ciembre 14, t. I..
Se declara sin lugar l
t. I.....

Páginas.

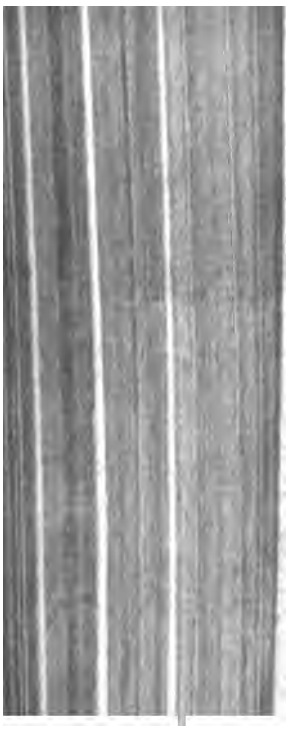
Ica. Enero 9, t. I..... 237
Dase por cancelada la contrata de Boza y se manda hacer efectiva la multa. Enero 14, t. I... 243
Declárase que D. Federico Schmidt puede traspasar á cualquiera persona sus derechos en el ferrocarril del muelle de Islay. Enero 14, t. I..... 243

1866.

Nueva contrata para el ferrocarril de Pisco á Ica propuesta por D. José Francisco Canevaro. Marzo 28, t. I..... 244

1867.

Querella de despojo interpuesta por D. José Boza con respecto al ferrocarril anterior. Abril 30, t. I..... 255
Informe sobre el particular. Mayo 17, t. I..... 256
Don Felipe Masias y D. Juan Cossio proponen la construccion del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo. Febrero 7, t. I..... 262
Don Juan Cossio solicita preferencia en la concesion del ferrocarril de Eten. Abril 2, t. I... 264
Dictámen fiscal sobre esta competencia. Junio 22, t. I..... 265
Solicita D. Juan Cossio privilegio por 25 años para el ferrocarril de Pimentel á Chiclayo. Junio 27, t. I..... 269
Acéptase la propuesta de Cossio relativa al ferrocarril de Pimentel á Chiclayo. Julio 3, t. I. 270
Ley del Congreso que manda completar los estudios del ferrocarril de Lima á Jauja. Marzo 30, t. I..... 275
Don José Antonio Garcia y Garcia propone la construccion del ferrocarril de Eten. Marzo 9, t. I..... 276
Vista fiscal acerca del ferrocarril de Eten. Junio



ferrocarril de Cl
t. I.....
Ley del Congreso ga
res al ferrocarril
12, t. I.....
Don Modesto Basadr
permiso para la
de Lima á Huac
Directorio nombrado
quipa. Agosto 1
Se amplia la resoluci
propuesta de D.
cia para la consti
tre Eten y Chicl
Acéptase la propuesta
para la construc
Lima á Chancay
Huacho. Agosto
Nómbrase una comisi
sion de los estudi
Agosto 22, t. I..
Don Pedro Telmo La
truccion de un fer
dalena. Agosto 13
Informe de la seccion
mismo ferrocarril.
Dictámen fiscal relativ

Páginas.

Dictámen fiscal sobre prelacion de privilegio en el ferrocarril de Pimentel á Chiclayo. Setiembre 11, t. I..... 336

Declárase sin lugar la reconsideracion que D. Juan Cossio, empresario del ferrocarril de Pimentel á Chiclayo, solicita sobre privilegio concedido á D. José Antonio Garcia y Garcia. Setiembre 9, t. I..... 345

Se ha por organizada la sociedad compuesta de los señores Cotes y Althaus y otros, y concédese permiso á D. José Antonio Garcia y Garcia para que pueda trasferir á la expresada sociedad el ferrocarril de Eten. Octubre 19, t. I..... 348

Declárase sin lugar la oposicion del ferrocarril del Callao á la del ferrocarril de la Magdalena. Octubre 23, t. I..... 350

1868.

D. Domingo Miguel Rivas propone la construccion de un ferrocarril de sangre en las salinas de Playa-Chica. Febrero 6, t. I..... 351

Apruébase la anterior propuesta. Febrero 21 t. I. 353

Se dispone que la empresa de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos mande construir medallas de pasaje para los empleados del Gobierno. Abril 7 t. I..... 353

Ratifícase la contrata celebrada con D. Enrique Orbegoso Wyman y Cª para la construccion del ferrocarril del Cerro de Pasco. Marzo 28, t. I..... 355

Proyecto de contrata de D. Enrique Meiggs para la construccion del ferrocarril de Arequipa. Marzo 31 t. I..... 356

Bases formuladas por la comision de ingenieros encargada de examinar las propuestas presentadas para la construccion del ferrocarril de Arequipa. Marzo 30, t. I..... 361

Proyecto de decreto
Abril 29, t. I...
Decreto para el cont
quipa. Abril 30
Se manda extender la
1º, t. I.....
Nómbrase al ingenie
trabajos del ferro
Mayo 7 t. I.....
Atribuciones señaladas
Conédese permiso á D
pueda plantificar
Quebrada de Cañ
t. I.....
Declárase sin lugar la
D' Coursey para
sangre en el Calla
Se manda abonar la c
ingenieros D. Ped
encargados del est
ril de Pacasmayo á
Ratifícase la concesion
Cossio, empresario
tel á Chiclayo y se
Julio 7 t. I.....
Dictámen fiscal sobre la

Páginas

Ratifícase el contrato celebrado con D. Modesto Basadre para la construccion de un camino de fierro de Lima á Chancay, y se aprueba el traspaso hecho por él á una compañia anónima. Julio 21, t. I 412

Medallas enviadas á los Ministros Diplomáticos de varias naciones de Europa y América por la inauguracion de los trabajos en el ferrocarril de Arequipa. Julio 31, t. I..... 413

Se hace la declaracion que solicitan Montero hermanos de la cláusala 11ª del contrato para el ferrocarril de Iquique á la Noria. Julio 31 t. I. 414

Decláranse sin valor ni efecto las propuestas solicitadas para el ferrocarril de Pisco á Ica y ratifícase el contrato celebrado con D. José F. Canevaro. Julio 31 t. I..... 416

Accédese á la solicitud de la compañia del ferrocarril de Lima á Chancay en que pide un préstamo en bonos del empréstito de 1865. Setiembre 17, t. I 423

Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para practicar los estudios del ferrocarril trasandino, de Lima á Jauja. Setiembre 21, t. I 427

Se dispone que la tesorería departamental extienda la correspondiente escritura sobre este asunto. Setiembre 22, t. I..... 428

Oficiase al Prefecto del Departamento de Arequipa para que ayude á D. Enrique Meiggs en los estudios de un ferrocarril de Cuzco á Puno. Octubre 9, t. I..... 429

Apruébase el presupuesto de los gastos que para el nuevo estudio y conclusion del ferrocarril de Lima á Pisco ha formado el ingeniero D. M. Ayllon. Octubre 12, t. I..... 430

D. Domingo Castañeda, D. J. de la Riva Agüero, D. N. Rodrigo, D. José Canevaro é hijos, D. Pedro Denegri, Valdeavellano y Cª. y D. Manuel Pardo presentan las bases de una propuesta para el ferrocarril de Jauja. Octubre

Pág

19, t. I.....

Concédese permiso á los expresados señores para formar una compañia que se ocupe en la construccion de un ferrocarril de la costa al departamento de Junin. Octubre 26, t. I.....

Autorízase á D. Pedro Telmo Larrañaga para que á su costa haga los estudios del ferrocarril de Lima á Pisco. Octubre 28, t. I.....

Dispónese que un ingeniero haga los estudios de un camino de fierro entre Chiclayo y Lambayeque. Noviembre 1º, t. I.....

Declárase sin lugar la solicitud de la empresa del ferrocarril Mineral de Pasco para que se le exima del pago de contribuciones. Noviembre 6. t. I.....

Nombramiento del ingeniero D. Mário Aylleon para que marche á Chiclayo á practicar los estudios de esa provincia á Lambayeque. Noviembre 13, t. I.....

Accédese á la solicitud de D. Guillermo D' Coursey para establecer una linea ferrea que atraviese la calle del General Gamarra en el Callao. Noviembre 17, t. I.....

Bases para el trazo definitivo del ferrocarril de Chimbote á Huaraz. Noviembre 18, t. I....

Ordénase el pago de fletes á la empresa de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos. Diciembre 23, t. I.....

Permuta entre el ferrocarril del Callao y la Municipalidad. Diciembre 28, t. I.....

Apruébase el presupuesto que para los estudios del ferrocarril de Chiclayo á Lambayeque presenta el ingeniero D. Mário Aylleon. Diciembre 30, t. I.....

1869.

Autorízase á los empresarios del ferrocarril Mineral de Pasco para que puedan construir un

Páginas.

muelle en el puerto de Chancay, y se les concede el uso de los terrenos del Estado de libre disposicion. Enero 7, t. I..... 442

Ley del Congreso que autoriza la construccion de los ferrocarriles de Arequipa, Puno y Cuzco Chimbote á Huaraz, Trujillo á Pacasmayo y Cajamarca, Lima á Jauja, y demas que necesite la República. Enero 15, t. I..... 444

Se nombra al ingeniero D. Federico Hohagen para que proceda á hacer los estudios de una vía ferrea entre Tacna y Puno, con ramificacion al Desaguadero ó cualquiera otro punto de la frontera de Bolivia. Enero 16 t. I.... 445

Acéptase la propuesta de D. Enrique Meiggs para practicar los estudios de un ferrocarril entre Puno y Cuzco. Enero 19, t. I..... 446

Se dispone la ejecucion de los estudios de un ferrocarril de Huacho á Lambayeque y se acepta la propuesta que con tal objeto hace D. Andres Alvarez Calderon. Enero 22, t. I.... 448

Ley del Congreso para que el Ejecutivo invierta las sumas necesarias en hacer los estudios y presupuesto de un ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia. Enero 28, t. I..... 455

Publícanse las bases para contratar la construccion del ferrocarril de Lima á Pisco. Marzo 12, t. I..... 457

Ordénase la publicacion de las bases para contratar la construccion del ferrocarril central trasandino del Callao á la Oroya. Marzo 22, t. I. 467

Igual tramitacion para el ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca. Marzo 22, t. I. 480

Acéptase la propuesta de D. José Amancio Castillo para verificar los estudios de una via férrea de Huacho al puente de Cochas del rio Barranca. Abril 23, t. I..... 491

Concédese permiso á D. Ramon Montero y hermanos para construir un ferrocarril desde el

Página

puerto de Pisagua á Zapiga ó Sal de Obispo. Mayo 18, t. I 49
Declárase sin lugar la solicitud de Miró Quezada y hermanos para establecer un ferrocarril de sangre entre las minas de sal de Huacho y la caleta de Playa-Chica. Mayo 26, t. I.... 49
Prefiérese la propuesta presentada por D. Andres Alvarez Calderon para la construccion de un ferrocarril de Lima á Pisco. Junio 14, t. I.. 49
Devolucion de derechos al ferrocarril de Cerro de Pasco. Junio 21, t. I..... 49
Prorógase el término fijado á la admision de propuestas para la construccion de los ferrocarriles trasandinos de Lima á la Oroya y de Pacasmayo á Cajamarca. Junio 27, t. I..... 49
Revalidacion otorgada al ferrocarril de Eten y multa general impuesta á los contratistas que no cumplan sus compromisos. Junio 12, t. I. 49

TOMO II.

1869.

Página

Bases por las que se manda extender la escritura de contrato en favor de D. Andres Alvarez Calderon, empresario del ferrocarril de Lima á Pisco. Julio 12, t. II..... 1
Prorógase la apertura de las propuestas para construir el ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca. Julio 14, t. II..... 7
Aviso oficial señalando el término de la próroga. Julio 14, t. II..... 8
Señálase el término de cuatro meses á D. Andres

Páginas.

Alvarez Calderon y á sus representantes para que acepten ó no las modificaciones á las bases del contrato del ferrocarril de Lima á Pisco. Julio 14, t. II..... 8

Tipo fijado para la venta de los bonos para el ferrocarril de Lima á Pisco. Julio 14, t. II.... 9

Garantia del ferrocarril del Cerro de Pasco. Julio 14 t. II..... 10

Niégase la reconsideracion solicitada por Miró Quezada y hermanos para establecer un camino de fierro entre las salitreras de Huacho y la caleta de Playa Chica. Julio 14, t. II... 11

Nómbrase en comision á D. José Ezequiel Castañeda para que participe el estado de los adelantos que sobre vias férreas y sistema de irrigacion se hacen en Europa. Julio 22, t. II... 11

Comisiónase á los ingenieros D. Federico Blume, D. Felipe Arancibia y D. Walter F. Morris, para que examinen los estudios, trazos, perfiles y presupuestos del ferrocarril trasandino del Callao á la Oroya. Julio 17, t. II..... 12

Señálase un nuevo término para la admision de propuestas para el ferrocarril trasandino de Pacasmayo á Cajamarca. Agosto 3, t. II..... 13

Aviso oficial determinando el plazo de la presentacion de propuestas para el anterior ferrocarril. Agosto 7, t. II..... 13

Nombramiento de superintendente del ferrocarril de Arequipa. Agosto 8, t. II..... 14

Informe del ingeniero D. Federico Blume, comisionado para examinar los estudios del ferrocaril del Callao á la Oroya. Agosto 9, t. II..... 14

Los ingenieros D. Felipe Arancibia y D. Walter F. Morris informan sobre el mismo proyecto del ferrocarril. Agosto 9, t. II..... 26

Nómbrase á D. Bernardo Roca y Garzon, miembro de la comision que debe formular el proyceto de contrato del ferrocarril trasandino del Callao á la Oroya. Agosto 11, t. II..... 26

Páginas.

Concédese gratificacion para la mantencion de un caballo al superintendente del ferrocarril de Mejia á Arequipa. Agosto 20, t. II..... 27

Comisiónase á D. Enrique Meiggs para que practique el estudio preliminar del ferrocarril de Tacna á Puno y Moquegua. Agosto 25, t. II. 27

Contestacion de don Enrique Meiggs, dando cuenta de las medidas que ha tomado para llevar á término la indicacion del Gobierno. Agosto 25, t. II..... 28

Acéptase la propuesta de don José Gregorio Garcia para establecer un ferrocarril de Malabrigo á Ascope. Agosto 26, t. II..... 29

Acéptase igualmente la proposicion de don Antonio Garatea para practicar por su cuenta los estudios de una linea férrea de Trujillo á Eten. Agosto 28, t. II..... 33

Representacion de Miró Quezada á la Comision Permanente sobre la construccion de un ferrocarril de las salinas de Huacho á Playa Chica. Agosto 24, t. II..... 34

Informe del Ejecutivo sobre la anterior solicitud. Setiembre 6, t. II..... 44

Déjase el derecho á salvo de la Municipalidad del

Páginas.

forme el trazo final del ferrocarril de Arequipa á Puno. Setiembre 20, t. II..... 55
Convócanse propuestas para la ejecucion del ferrocarril de Arequipa á Puno. Setiembre 24, t. II. 56
El ingeniero don Gerrit S. Backus, comisionado para examinar el trazo y rectificar el presupuesto de la linea de Arequipa á Puno, da cuenta del resultado de su comision. Setiembre 24, t. II.. 56
Publícanse bases para contratar el ferrocarril de Arequipa á Puno. Setiembre 25, t. II..... 58
Aviso oficial señalando el término para la admision de propuestas al ferrocarril anterior. Setiembre 25, t. II..... 65
Solicitud de don Enrique Meiggs, para que se den por presentadas y ratificadas sus propuestas relativas al ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca. Setiembre 25, t. II..... 63
Primera propuesta del mismo. Julio 14 t. II.. 67
Segunda propuesta de idem. Julio 14, t. II.. 73
Tercera propuesta de idem. Julio 14, t. II... 75
Están libres del derecho de timbres las escrituras de ferrocarriles. Setiembre 10, t. II..... 77
Se dispone que los empresarios Meiggs y Montero procedan al estudio de la nueva via del ferrocarril central trasandino, descubierta por don Juan Antonio Garcia y don Pablo Sacio. Setiembre 28, t. II..... 79
Oficio del Prefecto de Arequipa, manifestando el agradecimiento de ese pueblo con motivo de la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno. Octubre 4, t. II..... 82
Pásase á una junta de comerciantes el informe de la comision de ingenieros para que formule el proyecto de contrato del ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca. Octubre 12, t. II..... 83
Declárase con derecho á don Teodoro Cristian para el estudio de una nueva linea del Callao á la Oroya. Octubre 12, t. II 83
Nómbrase una comision para que examine los tra-

Páginas.

bajos del ferrocarril de Arequipa. Octubre 19 t. II..... 84

Deniégase la solicitud de la Beneficencia del Callao sobre cruzamiento de lineas. Octubre 30, t. II. 86

D. Bernardo Roca y Garzon da cuenta del estado de los trabajos de la comision nombrada para formular el proyecto del ferrocarril del Callao á la Oroya. Noviembre 5, t. II..... 87

D. Bernardo Roca y Garzon acompaña varios documentos y participa la conclusion de los trabajos de la comision para el ferrocarril de la Oroya. Noviembre 18, t. II..... 88

Acúsase recibo del anterior oficio dándose las gracias á D. B. Garzon por el desempeño de su comision. Noviembre 18, t. II..... 90

Deniégase la solicitud de don Pedro T. Larrañaga sobre indemnizacion de gastos en los estudios del ferrocarril del Callao á Pisco. Noviembre 30, t. II..... 91

Acéptase la propuesta de don Enrique Meiggs para la construccion del ferrocarril de Arequipa á Puno. Diciembre 18, t. II..... 92

Acéptase igualmente la propuesta de don Enrique Meiggs para la construccion del ferrocarril del Callao á la Oroya. Diciembre 18, t. II... 106

Apruébase la órden de pago del Prefecto por los gastos que ocasionó la comision inspectora del ferrocarril de Arequipa. Diciembre 13, t. II. 120

1870.

Nómbrase una comision de ingenieros para que proceda al estudio y formacion del presupuesto del ferrocarril de Puno á Cuzco. Enero 5, t. II 121

Nómbrase igualmente una comision de ingenieros para el estudio del ferrocarril de Tacna á las fronteras de Bolivia. Enero 8, t. II..... 122

Comisiónase á don Ernesto Thomas para el estudio

Páginas.

de un ferrocarril de Paita á Piura. Enero 10 t. II..... 123

Autorízase á don Enrique Meiggs para que practitique los estudios de los ferrocarriles de Tacna á la frontera de Bolivia y de Ilo á Moquegua. Enero 12, t. II..... 124

Anúlase el contrato que debia celebrarse con don Andres Alvarez Calderon para la construccion de un ferrocarril de Lima á Pisco y publícanse las bases para el remate del mencionado ferrocarril. Enero 15, t. II..... 126

Aviso oficial señalando el término para la admision de propuestas al ferrocarril de Lima á Pisco. Enero 21, t. II..... 137

Apruébase el gasto verificado por el Prefecto de Arequipa en compra de caballos para el servicio de la comision encargada de inspeccionar los trabajos del ferrocarril de Arequipa. Enero 3, t. II..... 138

Declárase sin lugar la reclamacion entablada por la empresa del ferrocarril del Callao con motivo del ferrocarril de la Oroya sobre privilegio. Enero 18, t. II..... 138

Se declara que el ingeniero nombrado para verificar los estudios del ferrocarril de Puno al Cuzco sea el mismo que intervenga en los referidos estudios concedidos á don Enrique Meiggs. Enero 18, t. II..... 141

Dictánse las órdenes correspondientes para la adquisicion de los terrenos por donde debe atravesar el ferrocarril de la Oroya. Enero 20, t. II..... 142

Nómbrase al ingeniero don Eucher Henry miembro de la comision encargada de practicar los estudios del ferrocarril de Paita á Piura. Enero 24, t. II..... 143

Admítese la propuesta de don Ricardo H. Hartley y de don Miguel O'Donovan y C^{a} para verificar los estudios de un ferrocarril de la Garita

Página

de Moche á Trujillo. Enero 26, t. II..... 14

Nómbrase al ingeniero D. Pedro Sieber miembro de la comision que debe verificar los estudios de un ferrocarril de la Oroya á Chanchamayo. Enero 31, t. II..... 14

Adjudícase á la empresa del ferrocarril de Huacho los terrenos que ocupa dicha linea en el pueblo de Ancon. Febrero 1º, t. II..... 14

Se dispone que el empresario del ferrocarril de Malabrigo á Ascope subsane el expediente en que solicita adjudicacion de terrenos. Febrero 15, t. II..... 14

Concédese un nuevo plazo á los representantes de don Andres Alvarez Calderon para que durante él, presenten con poder especial la aceptacion sobre la modificacion propuesta á la emision de los bonos para el ferrocarril de Lima á Pisco. Febrero 18, t. II..... 14

Nómbrase la comision inspectora en la compra de materiales en Europa para los ferrocarriles de la Oroya y de Arequipa á Puno. Febrero 15, t. II..... 15

Nómbrase inspectores de las lineas del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno á los ingenieros don Pedro Marzo, don Gerrit S. Backus y don Federico Hohagen. Febrero 15, t. II..... 15

Concédese permiso á don Ramon Montero y hermanos para establecer el sistema de trasporte aéreo de la Noria á Sal de Obispo. Febrero 14, t. II..... 15

Concédese la próroga solicitada por don Antonio Garatea para terminar los estudios del ferrocarril de Trujillo á Eten. Febrero 18, t. II.. 15

D. Enrique Perez de Velasco y D. José Herce solicitan se amplie el plazo en que deben presentar el poder de aceptacion de su representado don Andres Alvarez Calderon sobre las modificaciones del ferrocarril de Lima á Pisco. Febrero 22, t. II..... 1

Páginas.

Dictámen fiscal sobre el recurso de don Guillermo Stirling, répresentante de la empresa del ferrocarril de Lima al Callao, sonste del privilegio con motivo ferrocarril de la Oroya. Febrero 26 t. II..... 155

Se manda abonar el presupuesto formado por el ingeniero D. Ernesto Thomas, para la compra de instrumentos y verificacion de los estudios del ferrocarril de Paita á Piura. Febrero 7, t. II.. 159

Se mandan practicar los estudios del ferrocarril de Garita de Moche á Trujillo. Febrero 7, t. II.. 160

Se dispane que el ingeniero en jefe nombrado para el estudio de las ramificaciones de Pasco, Jauja y Chanchamayo, sea el mismo que intervino en los estudios concedidos á D. Enrique Meiggs Febrero 9, t. II..... 161

Nómbrase al ingeniero D. José Hindle miembro de la comision que debe encargarse de practicar los estudios de un ferrocarril de Trujillo á Cajamarca. Febrero 10, t. II..... 162

La municipalidad de Huamachuco á nombre de los vecinos de dicha ciudad da al Gobierno las gracias con motivo del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca. Febrero 26, t. II..... 163

Concédese permiso á D. Gabriel Saco para establecer el trasporte de carga por lineas aéreas entre Guadalupe y Pueblo Nuevo. Marzo 8 t. II..... 168

Nómbrase comisario de policia en vista del establecimiento de multitud de personas en los titios de Mollendo y Huasamayo con motivo del ferrocarril de Arequipa. Marzo 6, t. II..... 169

Solicítanse propuestas para el ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe. Marzo 29, t. II..... 170

Se manda dictar las órdenes respectivas para la expropiacion de terrenos en que deban establecerse los ferrocarriles del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno. Marzo 22, t. II..... 172

Págii
Publícanse las bases para contratar la construccion de un ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe. Marzo 8, t. II.....
Acéptase la solicitud de don Waldo Graña, representante del ferrocarril de Lima á Chancay, sobre garantia de capital. Marzo 7, t. II.....
Deniégase la solicitud de los representantes de don Andres Alvarez Calderon, sobre próroga del plazo señalado para que en este tiempo acepte Calderon las modificaciones sobre emision de bonos en el ferrocarril de Lima á Pisco. Marzo 8, t. II.....
Declárase sin lugar la reconsideracion solicitada por D. Guillermo Stirling, representante de la empresa del ferrocarril del Callao y Chorrillos, sobre oposicion al ferrocarril de la Oroya por causa de privilegio. Marzo 10, t. II...
Decreto fijando reglas para la tasacion de terrenos expropiados. Marzo 8, t. II.....
Exámen del ferrocarril de Arequipa. Marzo 7 t. II.....
Informe expedido por la comision nombrada para reconocer la obra del ferrocarril de Mejia á Arequipa. Marzo 7, t. II.....
Apruébase los procedimientos de la comision encargada de examinar los trabajos del mismo ferrocarril. Abril 23, t. II.....
D. Gerrit S. Backus informa sobre el estado del ferrocarril de Lima á Huacho. Abril 12, t. II..
Abrese al público el ferrocarril de Chancay. Abril 19, t. II.....
Se niega el privilegio exclusivo solicitado para establecer el sistema de locomocion aérea. Marzo 10, t. II.....
Nómbrase inspector de los trabajos del ferrocarril de Lima á Huacho al ingeniero D. Pedro Sieber. Marzo 16, t. II.....
Solicítanse propuestas por empresa particular para la construccion del ferrocarril de Pacasmayo

Páginas.

á Guadalupe. Marzo 29, t. II..... 227

Apruébase el pago mandado hacer por el Prefecto de Arequipa para el Presidente de la comision inspectora del ferrocarril de dicha ciudad. Marzo 28, t. II..... 227

Nombramiento de interventor para inspeccionar los estudios del ferrocarril de Pisco á Ica. Marzo 29, t. II..... 228

Ofíciase al Prefecto del Departamento para que impida á la empresa del ferrocarril del Callao y Chorrillos la perforacion de los boletos molestando al público. Abril 11, t. II..... 229

Orden de apremio á las personas á quienes se les ha concedido permiso para el estudio de líneas ferreas. Abril 23, t. II..... 230

Apruébanse los procedimientos de la comision encargada de designar el cambio de trazos y estaciones del ferrocarril de Arequipa. Abril 23, t. II..... 231

Declárase sin lugar la solicitud de Candamo y Cª para establecer el trasporte de cargas por cuerdas aéreas en las Salitreras. Abril 12, t. II 234

Oficio del Prefecto del Departamento á la empresa de los ferrocarriles del Callao y Chorrillos sobre la horadacion de los boletos. Abril 22 t. II..... 236

Apruébase la tarifa presentada por la empresa del ferrocarril de Lima á Chancay. Abril 29, t. II 237

Acéptase la propuesta de D. Juan M. Ugarte para construir un ferrocarril de Salaverry á Trujillo. Abril 27, t. II..... 238

Se accede á la reconsideracion solicitada por don Pedro T. Larrañaga y se le manda abonar, prévia tasacion, los gastos hechos en el estudio del ferrocarril del Callao á Pisco. Abril 24, t. II..... 244

D. Rafael Barbe propone la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe. Abril 6, t. II..... 245

Pág
D. Teodoro Cristian propone contrata del mismo ferrocarril. Abril 6, t. II .....
D. Ricardo O'Donovan á nombre de D. Miguel O'Donovan hace igual proposicion para el ferrocarril indicado. Abril 7, t. II.....
D. José Antonio Garcia y Garcia hace igual proposicion para el ferrocarril indicado. Abril 7, t. II.....
D. Gregorio Perez y Cª á nombre de una sociedad anónima, hace igual proposicion. Abril 7, t. II
Propuesta del mismo Perez para el muelle. Abril 7 t. II.....
D. Juan Dockendorff propone la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe. Abril 7, t. II.....
D. Alejandro Prentice y Cª hacen igual solicitud. Abril 6, t. II.....
Segunda propuesta de D. Alejandro Prentice, sobre el mismo ferrocarril. Abril 6, t. II.....
Sobre inauguracion del ferrocarril de Arequipa. Mayo 3. t. II.....
Informe de la comision de ingenieros sobre las propuestas para la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe. Mayo 1º, t. II.....
Proyecto de la comision nombrada para formular el contrato del ferrocarril de San Pedro de Lloc y Guadalupe. Mayo 26, t. II.....
Informe fiscal sobre el ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe. Junio 25, t. II.....
Apruébase la propuesta de D. Rafael Barbe para construir un ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe. Julio 5, t. II.....
Nómbrase al ingeniero D. Gerrit S. Backus miembro de la comision que debe verificar los estudios de un ferrocarril de Jauja á Ayacucho y de Ica á Ayacucho. Mayo 25, t. II.....
Se manda entregar al ingeniero Backus una canti-

Páginas.

dad para compra de los instrumentos necesarios para el desempeño de su comision. Mayo 31, t. II..... 324

Acta de los vecinos de Huancayo solicitando la prolongacion del ferrocarril de la Oroya hasta dicha ciudad. Febrero 20, t. II..... 325

Accédese á la solicitud de los vecinos de Huancayo y se ordena se verifiquen los estudios correspondientes. Junio 4, t. II..... 328

Determínase el ancho de la via del ferrocarril de Salaverry á Trujillo. Junio 4, t. II..... 328

Publícanse las bases para contratar la construccion del ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia y de Ilo á Moquegua. Junio 8, t. II..... 329

Aviso oficial señalando el término de la admision de propuestas para el ferrocarril anterior. Junio 8, t. II..... 341

Declárase sin lugar la solicitud de D. Máximo Rosenstrok sobre privilegio exculsivo de un aéreocarril en Tarapacá. Junio 28, t. II..... 342

Dockendorff y Cª proponen la construccion del ferrocarril de Tacna á la frontera de Bolivia. Julio 7, t. II..... 345

Devés Freres proponen la construccion del mismo ferrocarril. Julio 7, t. II..... 355

Don Juan Davies Campbell ofrece igual contrato. Julio 7, t. II..... 369

Devés Freres proponen la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua. Julio 5, t. II..... 382

Devés Freres presentan una segunda propuesta para la misma obra. Julio 5, t. II..... 395

Tercera propuesta de Devés Freres con el mismo objeto. Julio 5, t. II..... 401

Dockendorff y Cª ofrecen la construccion del indicado ferrocarril. Julio 5, tomo II..... 404

D. Fernando Hugues propone la construccion del ferrocarril anterior. Julio 5, t. II..... 412

Propuesta de D. Estevan Montero y hermanos para el expresado ferrocarril. Julio 5, t. II..... 417

Págin
D. Enrique Wyman eleva una propuesta con el mismo objeto. Julio 5, t. II..... .....
Fíjase el tipo de los bonos que el Gobierno debe á don Enrique Meiggs, como contratista del ferrocarril del Callao á la Oroya y del de Arequipa á Puno. Julio 7, t. II.....
Declárase sin valor ni efecto el decreto de convocatoria de propuestas para el ferrocarril de Lima á Pisco y dánse por aceptadas las modificaciones reconocidas por los representantes de don Andres Alvarez Calderon. Julio 9, t. II
Acéptase la propuesta de Hainsworth y Cª y E. Eslanger y Cª para construir por su cuenta un ferrocarril de Tacna á las fronteras de Bolivia. Julio 25, t. II.....
Nombramiento de superintendente para inspeccionar los trabajos del ferrocarril de la Oroya. Julio 12, t. II.....
Traspaso del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe y exencion de timbre. Agosto 2, t. II.....
Acéptase la propuesta de don Federico Blume, para construir por su cuenta un ferrocarril de Chancay al Cerro de Pasco. Agosto 6, t. II.....
Declárase sin lugar la solicitud de D. Antonio Garatea, sobre indemnizacion de gastos en los estudios del ferrocarril de Trujillo á Eten. Agosto 11, t. II.....
Deniégase una solicitud de don Eucher Henry, sobre pago de gastos que verificó en la comision de estudios del ferrocarril de Paita á Piura. Agosto 13, t. II.....
D. Juan Meiggs informa sobre el estado de los estudios del ferrocarril del Cuzco á Puno. Agosto 23, t. II.....
Mándase que el ferrocarril de Puno pase por Azángaro. Agasto 24, t. II.....
D. Enrique Meiggs contesta que se hará. Agosto 24, t. II.....
Desígnase estacion para el ferrocarril de Arequipa

Páginas.

y Puno. Agosto 29, t. II..... 457
Nombramiento de inspector para el ferrocarril de la Oroya. Agosto 22, t. II..... 458
Nombramiento de superintendente del ferrocarril de Arequipa. Agosto 25, t. II..... 459
Nómbrase al ingeniero don Eucher Henry, para que levante el plano del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca. Setiembre 1º, t. II..... 459
Autorízase al ingeniero de la Quinta Normal de Agricultura, para que de acuerdo con la empresa del ferrocarril de Chorrilos trance las cuentas pendientes relativas á la hacienda de Santa Beatriz. Setiembre 14, t. II..... 460
Concédese á don Eugenio Higueras el privilegio que solicita para establecer en el puerto de Malabrigo un aparato de locomocion aérea. Octubre 13, t. II..... 461
Declárase rescindido el contrato celebrado con don Juan Manuel Ugarte, para la construccion de un ferrocarril de Trujillo á Salaverry. Octubre 17, t. II..... 462
D. Federico Hohagen informa el número de millas que recorre el ferrocarril de la Oroya. Octubre 21, t. II..... 464
Concédese á don Manuel Moreno y Maiz el permiso que solicita para establecer en las minas y fundos de su propiedad en el mineral del Cerro de Pasco un aparato de locomocion aérea. Octubre 18, t. II..... 466
El Prefecto de Ica eleva un oficio del Subprefecto de Chincha en que da cuenta del estado de los trabajos del ferrocarril de Pisco á Ica. Octubre 24, t. II..... 467
Rehabílitase el contrato del ferrocarril de Trujillo á Salaverry. Octubre 26, t. II..... 469
El Prefecto de Tarapacá eleva un oficio del Subprefecto de Iquique consignando los datos relativos á los ferrocarriles que se construyen

Página

entre este puerto y el de Pisagua. Octubre 30 t. II..... 4

Publícanse las bases para el remate del ferrocarril que debe construirse entre Ilo y Moquegua. Noviembre 8, t. II..... 4

Suspéndense varias comisiones. Noviembre 12 t. II. 4

Autorízase al contratista del ferrocarril de la Oroya para la destrucción de parte de la muralla. Noviembre 16, t. II..... 4

Pídese informe al Prefecto de Arequipa sobre las millas que recorre dicho ferrocarril y del estado de sus trabajos. Octubre 15, t. II..... 4

El Prefecto de Arequipa remite los datos que se le pidieron sobre el trayecto que recorre y el estado de los trabajos del ferrocarril de dicha ciudad. Noviembre 16, t. II..... 4

Autorízase el arreglo practicado por el ingeniero [illegible] de la Quinta Normal, con la empresa de ferrocarril de Chorrillos. Noviembre 7, t. II..... 4

[illegible] a empresarios del ferrocarril de Pimentel [illegible] permiso para establecer una [illegible] en dicha línea. Noviembre 26, t. II..... 4

[illegible] de Junín eleva una razon del número de millas que recorre el ferrocarril del Cerro de Pasco. Noviembre 27, t. II..... 4

[illegible] Tirado informa sobre el resultado de la comisión que se le encomendó para practicar los estudios de un ferrocarril de Paita á Piura. Diciembre 7, t. II..... 4

1871.

[illegible] circulan á los Prefectos del estado de las obras públicas de sus departamentos. Enero 30, t. II..... 4

[illegible] un parte mensual de los trabajos de ingeniería. Enero 30, t. II..... 4

TOMO III.

1870.

Páginas.

Don Andres Zapata, contratista del ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe, pide próroga, fundado en la imposibilidad de colocar bonos en Europa. Setiembre 20, t. III..... 17

El Ministerio de Hacienda emite informe sobre la exposicion del contratista Zapata. Setiembre 26, t. III..... 19

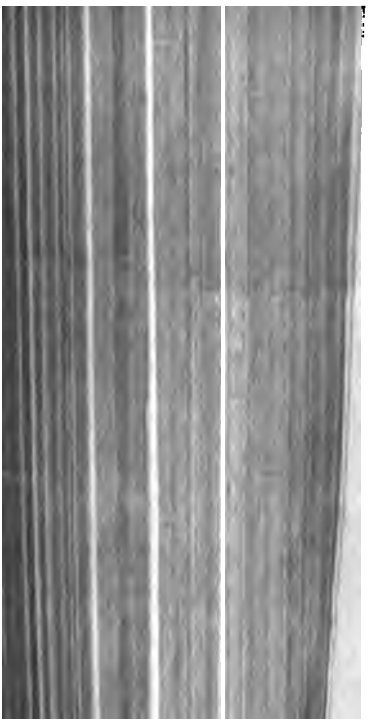
Contrátase por cuenta del Estado la construccion del ferrocarril de Pacasmayo á San Pedro de Lloc y Guadalupe. Setiembre 30, t. III..... 14

Mándase extender la escritura de contrato del ferrocarril de Pacasmayo á favor de D. Gregorio Zapata. Noviembre 26, t. III..... 14

Acéptase la propuestade D. Enrique Meiggs para tomar en arrendamiento el ferrocarril de Arequipa. Diciembre 5, t. III..... 74

Acéptase la propuesta de Devés Freres para la construccion de un ferrocarril de Ilo á Moquegua. Diciembre 10, t. III..... 1

Concédese privilegio exclusivo á D. Jorge Elsters para introducir en el pais máquinas de mocion á vapor con ruedas de jeve. Diciembre 12, t. III..... 65



tratista. Di

Señálase puerto a
ro 6, t. III.
Ciérrase el puert
llendo, térmi
Enero 6, t. I
Suprímense los s
Enero 11, t.
Traspaso por los s
que Meiggs d
gua. Enero 1
Autorízase á los
traspaso del c
quegua en fa
ro 12, t. III.
Publícanse bases
ferrocarril de
t. III.....
Traspaso de D. A
rique Meiggs
Guadalupe. E
Accidente ocurrido
Enero 16, t. II
Dase por terminad

Páginas.

ro 19, t. III..... 103

Nómbrase un inspector al ferrocarril de Pacasmayo. Enero 24, t. III..... 80

Ley del Congreso autorizando la construccion de los ferrocarriles del Cuzco, Cajamarca y Ancachs. Enero 24, t. III..... 80

Suspéndese el tráfico del ferrocarril entre Ancon y Chancay. Enero 24, t. III..... 136

Nómbrase una comision para la inauguracion del ferrocarril de Pacasmayo. Enero 25, t. III.. 72

Nómbrase al ingeniero Hohagen para que proceda al reconocimiento de las líneas de esta capital al Callao y Chorrillos. Enero 27, t. III 72

Ofíciase al mencionado ingeniero Hohagen comunicándole su nombramiento. Enero 27, t. III..... 73

Prorógase el plazo fijado para dar principio y término á los trabajos del ferrocarril de Malabrigo. Enero 30, t. III..... 83

Determínase el lugar en que debe fijarse la estacion y poblacion de Vítor. Enero 30, t. III. 84

Prorógase el plazo fijado para la construccion del ferrocarril de Moquegua. Enero 31, t. III.. 54

El ingeniero inspector de la línea del Callao á la Oroya informa el número de millas que atraviesa dicha línea. Enero 31, t. III..... 88

Voto de gracias de los huaraceños por el cúmplase á la ley de ferrocarriles. Febrero 1º, t. III 85

Disposicion de la autoridad con motivo del accidente en el ferrocarril de Iquique á la Noria. Febrero 3, t. III..... 102

Intímase al ingeniero D. Pedro Sieber el pronto informe sobre el estado de los estudios del ferrocarril de Trujillo á Cajamarca. Febrero 8, t. III..... 87

Se declara que la empresa del ferrocarril de Eten á Ferreñafe no está exenta del pago de derechos de muellaje. Febrero 10, t. III..... 127

Prorógase el término fijado para la apertura de

Pág
propuestas del ferrocarril de Paita á Piura
Febrero 14, t. III.....
Ordénanse los estudios de un ferrocarril de Hua
cho á Huaraz. Febrero 14, t. III.....
Accidente en el ferrocarril de Iquique á la Noria
Febrero 14, t. III.....
Abrese al tráfico público la seccion terminada de
ferrocarril de la Oroya y fíjase la tarifa d
flete. Febrero 15, t. III.....
El ingeniero D. A. Miesnikouski da cuenta de l
inspeccion del ferrocarril de Chancay. Fe
brero 15, t. III.....
Los vecinos de Pacocha solicitan un nuevo nom
bre para este puerto en agradecimiento al pro
motor del ferrocarril de Moquegua. Febrer
16, t. III.....
El P refecto de la Libertad eleva el informe de
ingeniero encargado de los estudios del ferro
carril de Trujillo á Cajamarca. Febrero 20
t. III.....
Informe á que se refiere la anterior. Febrero 20
t. III.....
Cancélase la fianza otorgada por el contratista de
ferrocarril de Ilo á Moquegua. Febrero 23
t. III .....
Aviso oficial señalando el plazo para la admisio
de propuestas al ferrocarril de Chimbote
Huaraz. Febrero 24, t. III.....
Mándase abonar á la empresa de los trenes de
Callao y Chorrillos el importe de fletes pro
porcionados al Estado. Febrero 27, t. III..
Declárase sin lugar la solicitud para formar un
alameda en Pisco por la empresa del ferro
carril. Marzo 1º, t. III.....
Dase por organizada la compañia del ferrocarr
de Malabrigo á Ascope. Marzo 2, t. III...
Acéptase la propuesta de D. Vicente Gonzalez P
nillo para realizar los estudios del ferrocarr
de Trujillo á Cajamarca. Mazor 3, t. III..

Páginas.

Bases á que debe sujetarse D. Enrique Meiggs, contratista del ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca. Marzo 10, t. III..... 43

Se declaran libres de derechos los víveres y materiales que para la construccion del ferrocarril de Moquegua importe D. Enrique Meiggs. Marzo 10, t. III..... 53

Ordénase un pago á favor de la empresa del ferrocarril de Arica á Tacna por pasajes proporcionados á varios empleados. Marzo 10, t. III.. 142

Acéptase el cambio de trazo en el ferrocarril de la Oroya. Marzo 10, t. III..... 143

Nómbrase inspector para el ferrocarril de Ilo á Moquegua. Marzo 11, t. III..... 145

Permítese el acarreo de mercaderías entre Ancon y Chancay á la empresa de dicha línea. Marzo 13, t. III..... 145

Informe fiscal sobre los estatutos presentados por la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica. Marzo 13, t. III..... 160

Nómbrase una comision que designe donde debe establecerse la estacion de Vítor del ferrocarril de Arequipa. Marzo 30, t. III..... 146

Término del ferrocarril de Arequipa y trazo de una nueva poblacion en Mollendo. Marzo 31, t. III..... 146

Deniégase la solicitud de D. Enrique Meiggs para que se le cancele la fianza que otorgó para llevar á cabo la construccion del ferrocarril de Ilo á Moquegua. Marzo 31, t. III..... 56

Concédese permiso para entregar al tráfico público la seccion terminada del ferrocarril de Ica á Pisco. Marzo 31, t. III..... 141

Concédese á Montero hermanos el permiso solicitado para establecer un ferrocarril de mocion animal entre Iquique y la Peña. Marzo 31, t. III..... 149

Provéese el material rodante al ferrocarril de Arequipa. Abril 5, t. III..... 130

P
Apruébanse los estatutos presentados por la e
presa del ferrocarril de Pisco á Ica. Abril
t. III.....
Prorógase el término señalado para la present
cion de propuestas relativas al ferrocarril
Chimbote á Huaraz. Abril 14, t. III.....
Oficio del Prefecto de Moquegua elevando uno
alcalde municipal de la provincia del Cer
do, en que manifiesta los acuerdos tenid
por esa corporacion, sobre la necesidad
asegurar la construccion del ferrocarril
Tacna á la frontera de Bolivia. Abril 15, t. I
Oficio de la comision encargada de examinar
medir los terrenos comprendidos entre las
neas de Chancay y la Oroya comunicando
inspeccion que ha practicado. Abril 20, t. I
Ordénase un pago á favor del ingeniero de Es
do D. Alejandro Mieznikouski, por gastos o
sionados en la inspeccion del ferrocarril
Pisco á Ica. Abril 24, t. III.....
Se dispone que las millas terminadas del ferroc
ril de Pisco á Ica y reconocidas por el an
rior ingeniero, quedan abiertas para el ser
cio público. Abril 24, t. III.....
Don Juan G. Meiggs comunica la conclusion
los estudios de uno de los trazos preliminar
del ferrocarril de Puno á Cuzco. Abril 2
t. III.....
Oficio del Prefecto del Departamento de la Lib
tad informando el número de millas de ter
plen trabajadas por la empresa del ferrocar
de Pacasmayo. Abril 28, t. III.....
Fíjase como término definitivo del ferrocarril á
costa el puerto de Islay. Mayo 1º, t. III..
Determínase que el ferrocarril de Ilo á Moq
gua se haga observando las especificacion
fijadas para el ferrocarril del Callao á
Oroya. Mayo 12, t. III.....
Informe fiscal sobre el ferrocarril de sangre

Páginas.

Iquique á la Peña. Mayo 19, t. III..... 243

Disposicion sobre el muelle de Pacocha. Mayo 20, t. III 53

Mándase devolver á D. Enrique Meiggs la fianza otorgada para el ferrocarril de Ilo á Moquegua. Mayo 22, t. III..... 56

Bases por las que se acepta la propuesta de D. Benito Valdeavellano y D. Dionisio Derteano para la construccion del ferrocarril de Chimbote á Huaraz. Junio 9, t. III..... 173

Apruébanse los siete artículos del título adicional de los estatutos de la empresa del ferrocarril de Pisco á Ica sobre trasmision de los derechos de la compañia. Junio 14, t. III..... 213

Autorízase la emision de dos millones de soles en bonos para la conclusion del ferrocarril de Lima á Huacho. Junio 16, t. III..... 256

Nómbrase una comision que se encargue de indicar el lugar en que á su juicio pueda construirse una estacion general de los ferrocarriles de Lima. Junio 23, t. III..... 168

Decreto sobre la necesidad de declarar á Chimbote puerto mayor por motivo del ferrocarril á Huaraz y que los empresarios construyan un muelle provisional. Junio 26, t. III..... 169

Concédese permiso á D. Juan Villiamson para plantificar un ferrocarril de mocion animal de Iquique á la Peña bajo las mismas bases en que se hizo igual concesion á Montero hermanos y se manda notificar á estos para que expongan si subrogan á Villiamson la presente concesion. Julio 5, t. III..... 172

Informe del ingeniero D. P. Sieber sobre declarar á Islay término del ferrocarril de Arequipa. Julio 5, t. III..... 197

Bases y condiciones por las que se acepta la propuesta de D. Federico Blume para la construccion de un ferrocarril de Paita á Piura. Julio 17, t. III 186

Dispónese que la empresa del ferrocarril de
llao á la Oroya proceda en el dia á es
cer guardianes en los puntos fronteros
haciendas del camino. Julio 23, t. III.
Accédese á la solicitud de D. Federico Blume
cesionario del ferrocarril de Paita á Pia
bre modificaciones al decreto por el que
adjudicó dicha obra. Julio 25, t. III...
Publícanse bases y convócanse propuestas pa
construccion de un ferrocarril de Hua
Sayan. Julio 25, t. III.....
Aviso oficial señalando el plazo para la pres
cion de propuestas. Julio 25, t. III....
Resuélvese el modo como debe procederse
expropiacion de terrenos pertenecient
comunidades para la construccion de los
rocarriles encargados á D. Enrique Me
Julio 30, t. III.....
Oficio del Prefecto de la Libertad remitiendo
datos suministrados por el Subprefecto
Chiclayo relativos al ferrocarril de Et
Ferreñafe. Agosto 3, t. III.....
Mándanse rectificar los estudios y presupuestos
ferrocarril de Chimbote á Huaraz y
chanse las propuestas presentadas para
construccion. Declárase asimismo resci
do el contrato celebrado con Valdeavella
Derteano y ordénase la devolucion de los
pósitos hechos por los interesados. Ag
16, t. III.....
Declárase abierto al tráfico público el ferroca
de Pisco á Ica en virtud de haberse term
do dicha línea. Agosto 21, t. III.....
Los ingenieros nombrados para examinar los
nos y perfiles del ferrocarril de Chimbo
Huaraz, dan cuenta del estado de su co
sion. Agosto 23, t. III.....
Aviso de la Direccion de Correos anunciando
comunicacion diaria hasta Cocachacra, secci

Página

del ferrocarril de la Oroya. Agosto 23, t. III 219
Declárase á Eten puerto mayor. Agosto 25, t. III. 220
Se declara preferente el derecho de Montero hermanos para la construccion de un ferrocarril de sangre de Iquique á la Peña. Setiembre 1.°, t. III..... 219
Concédese permiso á D. Juan Dionisio Rivera para construir un ferrocarril de sangre del Callao á Bellavista. Setiembre 12, t. III..... 225
Publícanse bases y convócanse propuestas para la construccion del ferrocarril de Puno a Cuzco. Setiembre 15, t. III..... 230
Aviso oficial señalando el término para la presentacion de propuestas. Setiembre 16, t. III.. 238
Convócanse nuevamente propuestas para el ferrocarril de Chimbote á Huaraz. Setiembre 16, t. III..... 223
Aviso oficial fijando el término de la presentacion de propuestas. Setiembre 16, t. III..... 225
Don Juan G. Meiggs informa el número de millas terraplenadas, enrieladas y de las que recorre la locomotora de Cajamarca, Oroya, Puno y Moquegua. Setiembre 22, t. III..... 226
Señálase el plazo para comenzar los trabajos de los ferrocarriles de Trujillo. Octubre 12, t. III.. 239
El ingeniero D. P. Sieber informa sobre el estado de su comision relativa á Islay. Octubre 22, t. III..... 240
Se declara que el arrendatario del ferrocarril de Arequipa D. Enrique Meiggs no debe formar una nueva tarifa. Octubre 25, t. III..... 246
Apruébanse los planos, especificaciones y presupuestos presentados por D. Enrique Meiggs para colocar una cañería de agua potable en Mollendo para el servicio de la línea, y fíjanse las bases para su colocacion. Octubre 25, t. III..... 247
Bases y condiciones por las que se accede á la solicitud de Montero hermanos para c[illegible]ruir

por su cuenta las ramificaciones necesarias
ra poner en comunicacion la Noria con
demas salitreras de Tarapacá. Octubre
t. III....

Ordénase un pago en favor de la empresa del
rocarril de Arica á Tacna por fletes y pa
jes. Noviembre 9, t. III....

Mándase registrar y publicar el decreto por el
se concede á D. Enrique Meiggs la constr
cion del ferrocarril de Chimbote á Huara
Recuay. Noviembre 14, t. III....

Nómbrase un ingeniero inspector del ferrocarril
Paita á Piura. Noviembre 14, t. III....

Declárase sin lugar la solicitud de D. Francisco
Cisneros y Correa sobre que se le admita
propuesta relativa al ferrocarril de Juliaca
Cuzco. Noviembre 29, t. III....

Se dispone que el arrendatario que obtenga el f
rocarril de Pisco á Ica deposite en la C
fiscal la cantidad de 100,000 soles en efec
vo. Diciembre 13, t. III....

Suspéndense los efectos del decreto por el que
ordenó que la estacion final del ferrocarril
llo á Moquegua se estableciese entre la ar
gua y nueva poblacion del "Alto de la Villa
y se dirpone que la mencionada estacion se
túe en el lugar que se indicó en los prime
trazos. Diciembre 15, t. III....

Determínase el modo de proceder á la exprop
cion forzada. Diciembre 15, t. III....

Sobre las ventas de bienes nacionales en épocas
gobiernos de hecho. Agosto 6 de 1847....

DISPOSICIONES GENERALES.

Páginas.

Bases propuestas por la Direccion de Obras Públicas para las contratas de ferrocarriles. Noviembre 15, t. I..... 164

Decreto contra los que hacian daño al ferrocarril de Lima al Callao. Diciembre 22, t. I..... 22

Se manda dictar las órdenes respectivas para la expropiacion de terrenos en que deban establecerse los ferrocarriles del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno. Marzo 22, t. II... 172

Resuélvese el modo como debe procederse á la expropiacion de terrenos pertenecientes á comunidades para la construccion de los ferrocarriles encargados á D. Enrique Meiggs. Julio 30, t. III..... 168

Determínase el modo de proceder á la expropiacion forzada. Diciembre 15, t. III..... 262

Sobre las ventas de bienes nacionales en épocas de gobiernos de hecho. Agosto 6, de 1847..

Están libres del derecho de timbres las escrituras de ferrocarriles. Setiembre 10, t. II..... 77

Traspaso del ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe y exencion de Timbre. Agosto 2, t. II. 448

Se declara que la empresa del ferrocarril de Eten á Ferreñafe no está exenta del pago de derechos de muellaje. Febrero 10, t. III..... 127

Decreto sobre el modo de otorgar fianzas al Estado. Diciembre 15, t. III..... 98

Páginas.

Autorízase al Prefecto del Callao para que haga efectivas varias reglas de policía en el ferrocarril y para que el ingeniero Backus informe sobre su estado actual. Marzo 17, t. I..... 219

Revalidacion otorgada al ferrocarril de Eten y multa general impuesta á los contratistas que no cumplan sus compromisos. Junio 12, t. I. 439

Declárase sin lugar una solicitud de D. José Boza sobre reducir el ancho del mismo camino y se reforma la tarifa. Mayo 20, t. I..... 202

Determínase el ancho de la via del ferrocarril de Salaverry á Trujillo. Junio 4, t. II..... 328

Autorízase al ingeniero de la Quinta Normal de Agricultura, para que de acuerdo con la empresa del ferrocarril de Chorrillos trance las cuentas pendientes relativas á la hacienda de Santa Beatriz. Setiembre 14, t. II..... 460

Apruébase el arreglo practicado por el ingeniero encargado de la Quinta Normal, con la empresa del ferrocarril de Chorrillos. Noviembre 17, t. II..... 485

AEREOCARRIL.

Páginas.

Concédese permiso á D. Ramon Montero y hermanos para establecer el sistema de trasporte aéreo de la Noria á Sal de Obispo. Febrero 14 t. II..... 151

Concédese permiso á D. Gabriel Saco para establecer el trasporte de carga por lineas aéreas entre Guadalupe y Pueblo Nuevo. Marzo 8 t. II..... 168

Se niega el privilegio exclusivo solicitado para establecer el sistema de locomocion aérea. Marzo 10, t. II..... 225

Declárase sin lugar la solicitud de Candamo y Cª para establecer el trasporte de cargas por cuerdas aéreas en las salitreras. Abril 12, t. II 234

Declárase sin lugar la solicitud de don Máximo Rosenstrok sobre privilegio exclusivo de un aéreocarril en Tarapacá. Junio 28, t. II..... 342

Concédese á don Manuel Moreno y Maiz el permiso que solicita para establecer en las minas y fundos de su propiedad en el mineral del Cerro de Pasco un aparato de locomocion aérea. Octubre 18, t. II..... 466

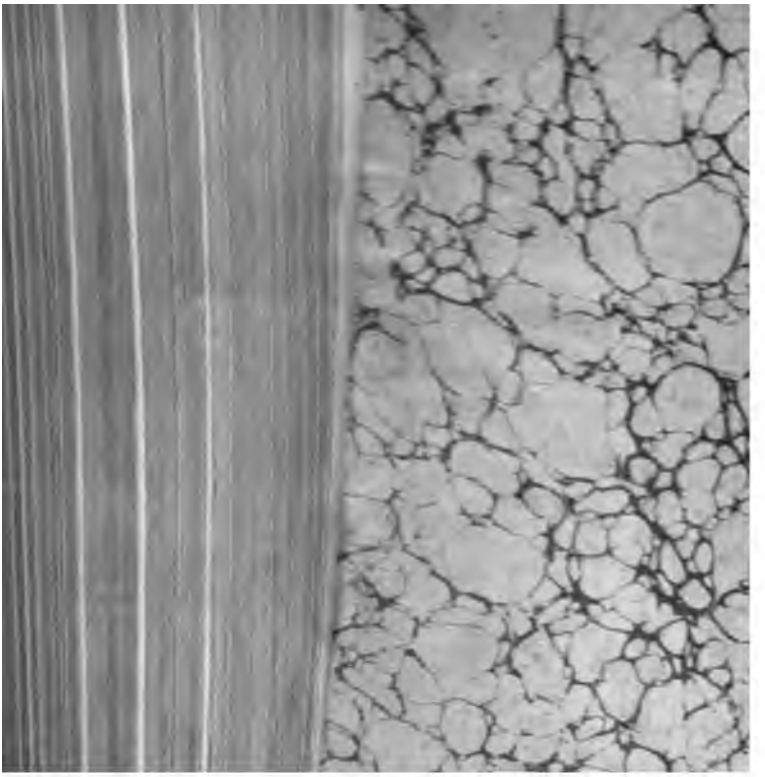
Concédese á D. Eugenio Higueras el privilegio que solicita para establecer en el puerto de Malabrigo un aparato de locomocion aérea. Octubre 13, t. II..... 461

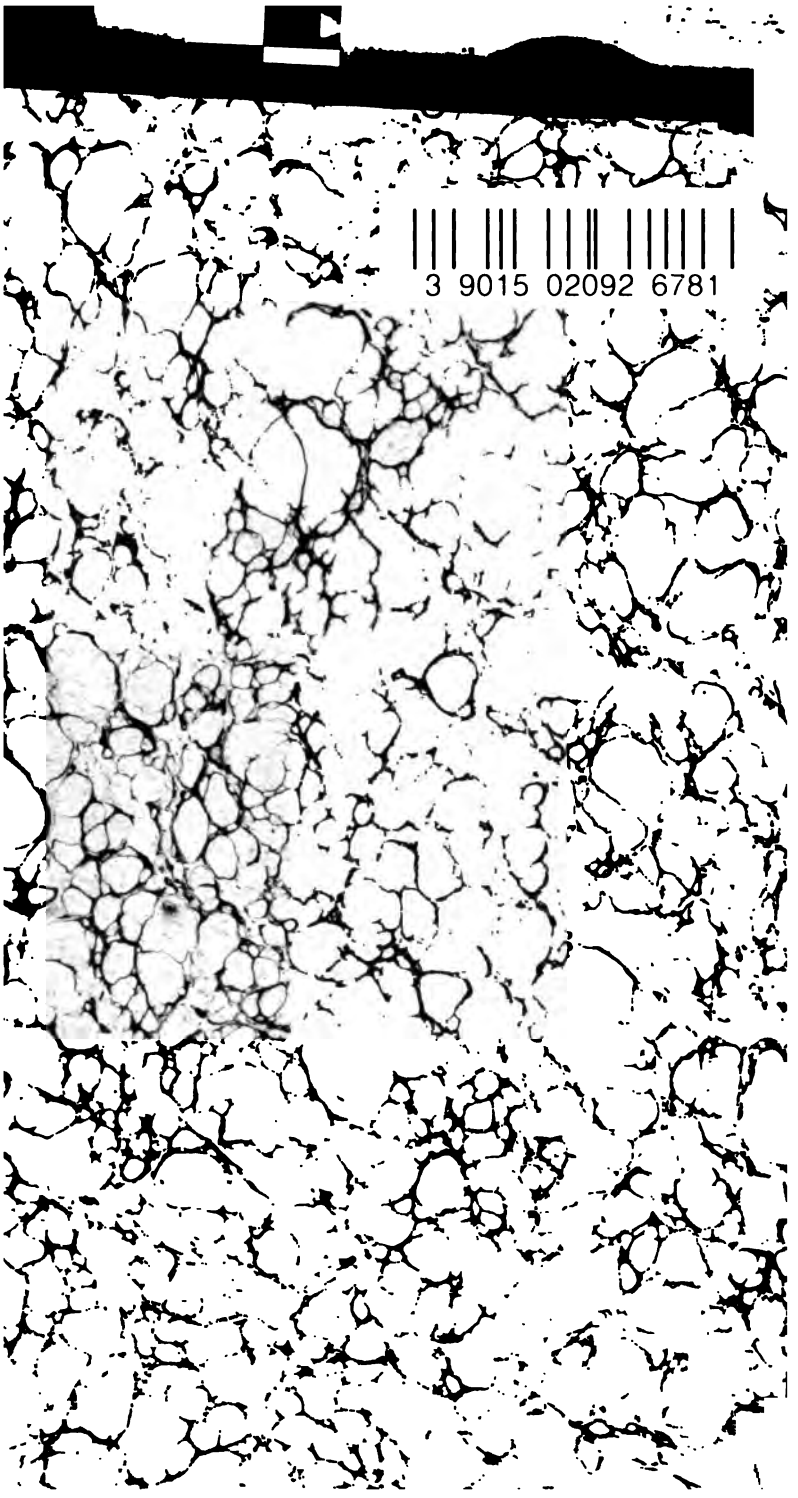
CARRO DE VAPOR SIN RIELES.

Concédese privilegio exclusivo á D. Jorge Elster para introducir en el pais máquinas de mocion á vapor con ruedas de jeve. Diciembre 12, t. III..... 65

les de Lima. Junio 28, t. I
Decreto sobre la necesidad de c
te puerto mayor por motiv
Huaraz y que los empresa
muelle provisional. Junio
Resuélvese el modo como debe
expropiacion de terrenos
comunidades para la const
rocarriles encargados á D.
Julio 30, t. III.....
Declárase á Eten puerto mayor

F 402




3 9015 02092 6781